

**Information till Landshövding Anders Danielsson
om Västra Stambanan,
sträckan Göteborg - Alingsås**

**Göteborg 2018-05-25
Björn Stahre, Järnvägsföreningen, ordförande
Lennart Wassenius, vice ordförande
Karin Poulsen**

1. Järnvägsföreningen i Lerum (JF)

Initiativet till JF togs av en grupp Lerumsbor som ifrågasatte järnvägsutredningen och dess förslag att bygga fyra spår genom Lerums tätorter. Efter en grundlig analys av järnvägsutredningen stod det klart att denna var behäftad med stora felaktigheter.

JF bildades 2003. En styrelse om tio personer utsågs var och en med olika kompetenser inom områden som geoteknik, byggnation, akustik, logistik och politik mm. JF finansierar sin verksamhet med medlemsavgifter och donationer. Arbetet sker i styrelsen och förankras i årsmöten. Antalet betalande medlemmar uppgår till omkring 130.

2. Västra Stambanan

Västra Stambanan är den spårbundna länken mellan Stockholm och Göteborg, Sveriges viktigaste godsbanan, en viktig nationell persontrafikbanan Stockholm - Göteborg och en viktig pendeltågsjärnväg mellan Göteborg - Alingsås. Behovet att bygga ut järnvägskapaciteten mellan Göteborg – Alingsås är stort. Ett dubbelspår räcker inte för en ökande pendlings-, snabbtågs-, region- och godstågstrafik.

Delen Göteborg – Alingsås är den sista återstående stora flaskhalsen på Västra Stambanan och utgör ett effektivt hinder för att utveckla tågtrafiken. Järnvägsföreningens förslag att bygga en tunnel norr om Lerum innebär att Hamnbanan och godstrafiken samt snabbtågen får en egen kapacitetsstark bana direkt ut på stambanan medan pendeltågen ges mycket goda utvecklingsmöjligheter på den gamla banan genom stationssamhällena.

För omkring 10 mdr kronor och inom 10 år kan flaskhalsarna mellan Göteborg – Stockholm vara borta och restiden kortas till 2 tim 30 minuter.

2. TRV utredningar av sträckan Aspen - Floda

Mot slutet av 1990-talet fanns ett budgetutrymme om ca 800 mkr som det gällde för Banverket (sedermera TRV) att utnyttja. Istället för att i en samhällsekonomisk analys studera brister, behov och nytta, valde man direkt sträckan Aspen – Floda.

Utredningsmaterialet blev mycket digert och näst intill omöjligt att tränga in i. Miljöfrågorna har behandlats summariskt och lämnat luckor. Hur utbyggnaden skulle påverka boendemiljö och samhälle i till järnvägen angränsande områden, ville man inte gå in på under utredningen. Dessa frågor hänsköts till ”senare under planeringsprocessen”.

Följande kritik kan riktas mot TRV:s planering av utbyggnaden av Västra Stambanan, etappen Aspen – Floda:

- En övergripande plan saknas för hur hela järnvägssträckan mellan Göteborg – Alingsås skall byggas ut. Hur etappen Aspen – Floda skulle kopplas till en fortsatt utbyggnad av angränsande sträckor diskuterades inte
- Den ursprungligen uppskattade investeringen var 800 milj. kronor. Detta belopp ökade efterhand till 2,4 mdr kronor. Därefter lades utredningsarbetet officiellt ner av TRV.
- Alternativa sträckningar som enligt lag skall redovisas, utreddes inte. De alternativ som TRV hänvisade till var att man antingen skulle bygga omedelbart intill befintliga spår, alternativt på den ena eller på den andra sidan om dessa. Att detta i praktiken innebar fyra nya spår beaktades inte.

- Enkel matematik visade att sträckan Aspen – Floda var för kort (9 km) för att snabba tåg skulle hinna köra om långsamma, vilket var ett starkt motiv för TRV. För att en omkörning skall fungera krävs omkring 20 km.
- Angiven byggtid 2 – 3 år saknade verklighetsförankring. Att bygga rakt genom tätorter och tätt bredvid en järnväg med pågående trafik, på kvicklorer, invid och över vattendrag kräver betydligt längre tid, uppskattningsvis 6 – 10 år med nattarbete och delvis avlyst trafik på befintliga spår.
- Miljöfrågorna som buller, geoteknik, vibrationer och elektromagnetisk strålning beaktades bara i liten utsträckning.
- Redovisade trafikplaner byggde på orealistiska förutsättningar avseende hastigheter, möten mellan tåg och avstånd mellan tågen
- Beräkningarna av den samhällsekonomiska nyttan var bristfälliga. Stora samhällsekonomiska kostnader utelämnades, t.ex effekterna på samhället under utbyggnaden och miljöpåverkan.

TRV påbörjade en tunnelutredning (BRVT 2005:03, Fördjupad idéstudie Västra Stambanan Floda – Aspen; Alternativ sträckning Floda - Partille). Utredningen visade att samhället Kåhög till stora delar skulle påverkas, att tunneln skulle dras upp och ner i höjdlid, att känsliga naturmiljöer skulle påverkas etc. Utredningen lades ner.

När 4-spårsprojektet Aspen – Floda efterhand lades ner, ville TRV istället bygga förbigångsspår, så att godståg kunde ställas upp och köras om av snabbare tåg och pendeltåg. Man föreslog två lägen, ett i Stenkullen och ett i nerförslutningen vid Lerums kyrka.

Förslaget till förbigångsspår vid Lerums kyrka lades efter påpekanden ner, på grund av en alltför stark lutning samt kvicklera i marken. Förbigångsspåret i Stenkullen fullbordades vintern 2016/2017.

Efterhand påverkade planeringen av höghastighetsprojektet i Sverige planerna på en utbyggnad av Västra Stambanan. Trafiken till/från Stockholm skulle ledas via Götalandsbanan.

För Västra Stambanan genomfördes en åtgärdsvalsstudie med syfte att identifiera de mest lönsamma åtgärderna. I det digra utredningsmaterialet saknas en redovisning av kostnaderna. Endast 1(!) sida ger en grov summarisk uppskattning av kostnaderna för utbyggnaden.

Den samhällsekonomiska kalkylen och analysen är missvisande. Man har beräknat den samhällsekonomiska nyttan för hela sträckan Göteborg – Alingsås och dividerat denna med antalet kilometer på hela sträckan. Nyttan blir därmed lika stor per kilometer utmed hela sträckan trots att nyttan till nästan 100 % tjänas in på etappen Göteborg – Floda. Detta förfaringssätt har TRV själv kvalitetsgranskat och funnit oantastligt.

Både utredning och kvalitetsgranskning är gjorda av TRV. Svaret på frågan varför kvalitetsgranskningen görs av TRV är att man anser sig kunna materialet bäst och sålades är bäst lämpade att kvalitetsgranska detsamma.

4. Debatten

Järnvägsföreningens erfarenheter från en lång rad kontakter med politiker, myndigheter och organisationer är intressanta. I regel lyssnar man artig men när det kommer till att själv uttala

sig om materialet framkommer det tydligt att man saknar kunskap. Man vill inte gärna medge att man har ett inflytande i frågan och att det därför nästan undantagslöst känns tryggast att hålla sig till det stora kollektivet anonyma beslutsfattare - åsiktskorridoren. Man är på grund av sin egen okunnighet i sakfrågan inte beredd att ta upp frågan i partigrupperna eller verka för en opartisk översyn av TRV förslag. Det reella inflytandet över utredningen blir därför begränsat till ett fåtal personer.

Exempel på slagord i debatten är följande citat:

- ”48 av 49 kommuner i regionen kan inte ha fel”.
- ”Tunneln är dyrare...”
- ”Banverket är experter och vet bäst”.

5. Järnvägsföreningens förslag

Som ett alternativ har Järnvägsföreningen utarbetat ett förslag till tunnel norr om sjön Aspen i Lerum. Denna tunnel är ca 20 km lång vilket med dagens teknik inte innebär några problem att bygga. En lika lång tunnel byggs för närvarande mellan Oslo – Ski i Norge.

Tunneln är en kilometer kortare än befintlig järnväg innebär lägre driftskostnader och snabbare resor. En separerad trafik där tunneln används av snabbtåg och godståg och befintlig bana av pendeltåg innebär att restiden mellan Göteborg – Alingsås kortas med sju minuter.

Tunneln genererar stora samhällsekonomiska vinster (se bilaga). Kostnaderna för tunneln kan uppskattas till 6 – 7 mdr kronor.

Tunneln ger relativt snabbt ett kapacitetstillskott på Västra Stambanan som räcker lång tid framöver.

Tunneln innebär att restiden mellan Göteborg – Stockholm kan reduceras till omkring 2 tim 30 minuter och vara klar decennier innan en eventuell höghastighetsjärnväg kan tas i bruk.

6. Västra Stambanegruppen

Västra Stambanegruppen som är politisk gruppering sammansatt av kommunerna Lerum, Alingsås, Vårgårda, Herrljunga, Falköping, Skövde, Tibro och Töreboda har efter några år kommit till samma uppfattning som JF och drivit frågan centralt. Västra Stambanegruppen uppdrog åt konsultbolaget Sweco att analysera Åtgärdsvalsstudien och dess resultat. Swecos analys av åtgärdsvalsstudien landar i helt andra slutsatser än TRV. Sweco förordar en utbyggnad av hela sträckan Göteborg – Alingsås med början i Göteborg och med en dragning i tunnel utanför Lerums tätorter.