

## Västra Stambanan

Västra Stambanan är Sveriges viktigaste järnväg och landets pulsåder mot omvärlden. Järnvägen är den enda spårbundna länken mellan Göteborg och Stockholm. För pendlingen till Göteborg är järnvägen av avgörande betydelse. Men banan är hårt utnyttjad, sliten och i stort behov av upprustning.

Banan har stor betydelse för:

- Pendeltrafiken
- Regionaltrafiken
- Godstrafiken
- Fjärrtrafiken

Efterfrågan på "spårlägen" är stor, men banans kapacitet räcker inte. Detta gäller främst i ändpunkterna, där stora flaskhalsproblem uppträder. I Stockholm är detta löst, då citybanan invigdes 2017. Nu är det hög tid att lösa kapacitetsproblemet mellan Göteborg och Alingsås. Genom att bygga två nya spår mellan Göteborg (Sävenäs) och Alingsås skapas en kapacitetsstark, robust och tillförlitlig bana. Trafikverket har utrett frågan under de senaste 15 – 20 åren. Idag finns ett förslag till intressant lokalisering som innebär att fjärr- och godstrafiken kör på nya spår belägna utanför tätorterna. Omkring 20 km av sträckan är tunnelförlagd. Det finns en total samsyn om detta hos Trafikverket, kommunerna utefter hela sträckan Göteborg – Stockholm samt Västra Götalandsregionen.

Men det räcker inte att vara överens i teorin, det viktiga är att projektet kan genomföras i skala 1:1 och i en nära framtid. Projektet har synnerligen hög samhällsekonomisk nytta. Att vänta innebär stora samhällsekonomiska förluster. Projektet kostar 10 mdr och dessa pengar bör fram under 20-talet! Järnvägsföreningen har starkt inspirerat Trafikverket till en kortare och snabbare lokalisering utanför tätorterna. Föreningen vill nu också driva på nästa fas, finansieringen.

Föreningen vill med enkäten engagera politiker och partier i genomförandet och finansieringen. Vi vill att ni inom partiet resonerar och kommenterar (prioriterar!) bland följande alternativ:

- **Den statliga investeringsplanen 2018-2029.** Inga pengar är avsatta för projektet i Regeringens nyss beslutade plan.
- **Västlänkens öde avgörs i valet i september.** Västlänken är världens dyraste vändslinga. En alternativ användning av pengarna kan finansiera Västra Stambanan Göteborg – Alingsås (10 mdr), nödvändig kapacitetsförstärkning på Göteborg C (5 mdr), samt ett bidrag till ny järnväg Gbg – Borås. Detta är också i linje med GR:s strukturbild/strategidokument.
- **Hybridfinansiering.** En finansieringslösning som innebär ett biljettprispåslag för de långväga resorna med 30 – 50 kronor kombinerat med en årlig statlig ersättning för den samhällsekonomiska vinst som görs samt lån med statliga garantier. Ett exempel hittar du på föreningens hemsida – [ilerum.com](http://ilerum.com) – under rubriken "Lånefinansiering"

Vi vill också att ni resonerar och svarar på frågan om

**Buller och vibrationer.**

Lerum är sannolikt den mest buller och vibrationsutsatta (avser väg och järnväg) kommunen i Sverige. Forskning visar att buller och vibrationer är en betydligt större källa till sjukdomar än man tidigare trott.

I Trafikverkets planer för investeringar i järnväg är dessa problem i regel begränsade till utbyggnadsområdet och bullerkällan. Oftast undervärderas bullerproblemen, angränsande bullerkällor "glöms bort". Om utbyggnaden genererar mer trafik skapas dessutom mer buller och vibrationer utanför utbyggnadsområdet. Vad vill och kan partiet göra för att skärpa kraven på Trafikverket och t. ex kräva garantier för att tillåtna bullernivåer hålls, även efter det att investeringen genomförts?

Järnvägsföreningen uppmuntrar er att engagera er i enkäten och besvara enkäten senast 15 augusti. Vid ev. frågor står vi gärna till tjänst. I vår hemsida – [ilerum.com](http://ilerum.com) – finns även värdefull information.

Partiernas svar kommer att offentliggöras före den 9 september.

Med vänlig hälsning  
Björn Stahre

**Svar skickas senast 15 augusti till:**

Järnvägsföreningen  
c/o BAS  
Hilleforsvägen 2  
443 61 Stenkullen