

Järnvägsföreningen i Lerum  
c/o BAS  
Hilleforsvägen 2  
443 61 Stenkullen  
2020-04-30

Generaldirektör Lena Erixon  
Trafikverket  
781 89 Borlänge

## **Utbyggnaden av Västra stambanan Göteborg - Alingsås**

Västra Götalandsregionen (VGR) vill i en brett upplagd studie utreda tågtrafikens utveckling fram till 2028. Utredningen konkretiserar de olika insatser som man anser krävs för att nå ett ökat kollektivtrafikresande. För Västra Stambanans del innebär förslaget nedläggning av en eller två stationer i Lerums kommun; Aspen och/eller Aspedalen.

Varför missar utredningen det större perspektivet? 2030 kan två nya spår, Göteborg - Alingsås, vara finansierade och utbyggda! Varför försvåra för denna efterfrågade och mycket angelägna investering? Frågan om stationsnedläggning i Lerums kommun bör helt avföras från dagordningen.

Utbyggnaden av Västra Stambanan sker mycket långsamt. Konkurrensen om tillgängliga medel med Götalandsbanan bromsar en nödvändig utbyggnad. Detta trots att en utbyggnad av etappen Göteborg - Alingsås kan ske i närtid och med relativt begränsade resurser samtidigt som man uppnår näst intill samma nyttor som Götalandsbanan skulle göra om 30 - 40 år.

Flera tunga argument talar för att en snabb utbyggnad av tunneln är angelägen:

- Sträckan Göteborg - Alingsås är Sveriges värsta flaskhals. Under 2018 inträffade 38 kapacitetskonflikter på hela svenska järnvägsnätet, varav 28 på sträckan Göteborg - Alingsås.
- Under 20-talet slutförs strategiska ”ändpunktsinvesteringar”. I Stockholm getingmidjan och i Göteborg Västlänken och Hamnbanan. Dubbelspåret Göteborg - Alingsås kan stå klart under 20-talet. Detta ger stora möjligheter till en ökad och mer frekvent trafik på Västra Stambanan. I Malmöregionen finns redan fyra spår mellan Malmö - Lund. Nu är det Göteborgs tur.
- Göteborgs hamn är Sveriges och Nordens största hamn och med Västra Stambanan som en absolut förutsättning för att godstransporterna till/från hamnen skall fungera. Göteborgs Hamns lokalisering på Hisingen kräver mer och mer gods på järnväg för att hamnen skall kunna utvecklas.
- Den statliga investeringsplanen (2018-29) pekar i bilaga 2 ”Utpekade bristanalyser” särskilt på Västra Stambanans ”bristande kapacitet, punktlighet, robusthet, säkerhet och långa restider”.

## **Ett kortsiktigt förslag som fördröjer en långsiktig lösning**

VGR:s förslag att slå samman eller lägga ner Aspens och eller Aspedalens hållplatser är kortsiktigt och motverkar en samhällsutbyggnad med närhet till pendelstationen. En kortsiktig lösning som skjuter fram en nödvändig och långsiktig satsning med ytterligare två spår Göteborg - Alingsås. Först när denna utbyggnad är klar kan samhällena utmed Västra Stambanan planeras utan avseende på de miljöstörningar som buller och vibrationer som järnvägen idag ger upphov till.

Västra Stambanegruppen och VGR med Johnny Magnusson i spetsen, presenterade i augusti 2018 en indikativ lokaliseringsutredning för två nya spår på sträckan Göteborg - Alingsås. Målbilden sattes till 2030. Förslaget innebär att fjärr- och godstågen flyttas från befintliga spår för att i stället trafikera de nybyggda spåren, lokaliserade i tunnel norr om Aspen.

Dagens sträckning av Västra Stambanan mellan Göteborg - Alingsås skulle därefter exklusivt kunna utnyttjas för pendeltrafik. Då skapas utrymme för fler stationer och en tätare pendeltågstrafik. I den framtida stadsbyggnaden måste pendelstationerna bli navet med gång- eller cykelavstånd till stationerna. Stationssamhällen får den renässans man så länge eftersträvat.

## **Tunnel norr om Aspen är en förutsättning**

En långsiktig lösning av kapacitetsproblemen på Västra Stambanan nära Göteborg, förutsätter en tunnel norr om Aspen för snabbtåg och godstrafik. En korridor är definierad via ett flerårigt omfattande utredningsarbete; först en Åtgärdsvalsstudie (TRV, oktober 2015) och därefter en Indikativ Lokaliseringsutredning (konsultrapport ÅF, februari 2019). Korridoren har stark politisk uppslutning (konsensus) och bygdens folk har också gett klartecken.

## **Geoteknik och klimat avgör**

Nödvändigheten att beakta de geotekniska förhållandena blir allt viktigare inte minst mot bakgrund av pågående klimatförändringar. En insändare i Lerums Tidning (11 mars 2020) formulerade träffsäkert följande budskap:

### *RISK FÖR JÄRNVÄGSRAS.*

*- "Läste i Göteborgs-Posten om ökad risk för skred och ras längs med Säveån. Funderar då på varför man inte snabbt beslutar att lägga den omdiskuterade nya järnvägssträckningen på andra sidan Aspen, där väl ingen rasrisk finns. Vad händer annars om ett ras gör att hela sträckan Göteborg - Stockholm drabbas? Det räcker ju att se hur raset på Jonseredsvägen (2019) ställer till det, om det blir stopp på motorvägen och trafiken inte kan dirigeras om".*

Den förste järnvägsgeneralen och byggaren av Västra Stambanan, Nils Ericson, varnade för terrängförhållandena mellan Göteborg - Alingsås med orden:

*- "Där har vi den i förhållande till längden kostsammaste och mest arbetsdryga delen av Västra Stambanan mellan Göteborg och huvudstaden".*

Några decennier senare (1909) inträffade också ett stort ras i Jonsered, som satte hela Västra Stambanan ur funktion. En liknande katastrof skulle idag få mycket allvarliga konsekvenser.

Lena Erixon uttryckte 2015 följande inriktning.

*- "Vi måste se till att det vi redan har fungerar".*

Två nya spår, norr om Aspen, medger möjligheter att snabbt lägga om trafiken. Det kan också uttryckas som en **FÖRSÄKRING** mot avbrott i trafiken på grund av ras utmed befintlig bana.

## **Hållbarhet**

I Göteborgsregionens (GR) policydokument - Strukturbilden, navet och ekrarna - framgår bl a följande:

*- "De fem huvudstråken som försörjs av tågtrafik måste förstärkas samtidigt stråken och kärnan stärks med ny bebyggelse och arbetsplatser".*

Under rubriken ”Hållbara och attraktiva stationssamhällen - fokus hållbart resande” genomfördes också ett stort Vinnovaprojekt under åren 2015-2018. Bakom projektet stod; GR, VGR, Chalmers, IVL, Swedish Viktoria och SP. Två kommuner, Lerum och Ale, ingick i studien och för Lerums del var ”testarenan” stationerna Aspedalen och Aspen. Flera inslag på temat ”mobility management” utvecklades och prövades under projektet.

En slutsats som kan dras av detta arbete är att stationer inte skall läggas ner. De är viktiga för att nå GR:s övergripande mål att minst 40 procent av resorna skall ske med kollektivtrafik år 2025. Det innebär en fördubbling av det kollektiva resandet.

### **Ytterligare ett spår på Lerums station**

Fjärde spåret på Lerums station är ytterligare ett exempel på en kortsiktig investering som försenar och fördröjer en nödvändig långsiktig satsning på Västra Stambanan mellan Göteborg - Alingsås. Varför investera 400-500 miljoner i ett projekt som på sikt inte ger någon nytta? Det riktiga måste vara att flytta här avsatta medel till att påbörja tunnelprojektet norr om Aspen. Då används pengarna effektivt och gör långsiktig nytta.

### **Slutsatser**

Mot bakgrund av ovanstående yrkar Järnvägsföreningen

- att** Västra Götalandsregionens förslag på nedläggning av stationer avvisas. Stationerna Aspedalen och Aspen måste finnas kvar.
- att** de investeringar som sammanläggningen av stationerna Aspen och Aspedalen kräver, lyfts över till tunnelprojektet norr om Aspen
- att** planeringen för ett fjärde spår på Lerums station avbryts, och anvisade medel lyfts över till tunnelprojektet norr om Aspen.
- att** Regeringen omgående lämnar klartecken för att arbetet med järnvägsplanen Göteborg - Alingsås kan starta.

Björn Stahre  
Ordförande i Järnvägsföreningen

Kopia för kännedom:  
Bengt Rydhed, Trafikverket, Göteborg

Bilaga: *"Göteborg - Stockholm, 2 timmar och 30 minuter"*