

Projektet kan genomföras under 2020-talet med här föreslagen ”särskild finansieringslösning”.

Först några förutsättningar

- Västra Stambanan saknar idag kapacitet för att tågtrafiken skall kunna utvecklas.
- Personresandet på Västra Stambanan är under stark ökning för såväl fjärr-, regional- som pendel-tågsresandet.
- Godstrafiken med Göteborgs Hamn som viktig nod, efterfrågar allt fler tåglägen.
- Byggtiden för den första etappen (Partille - Floda) beräknas till 5 år.
- Kostnaderna för den första etappen beräknas till 6 mdr kronor.
- Detta projekt har en mycket stor samhällsekonomisk lönsamhet.

”Särskild finansieringslösning”

Finansieringslösningen vilar på två ben där operatörerna svarar för 75 % och staten för 25 % av investeringen.

- Operatörernas del finansieras genom att varje fjärrtågsbiljett avgiftsbeläggs med 50 kronor, ett konkurrensneutralt påslag.
- Godstågen betalar en avgift om 3.000 - 5000 kronor för varje tåg som passerar sträckan Göteborg - Alingsås.
- Staten medverkar med 300 milj. kronor per år under byggtiden, 5 år.

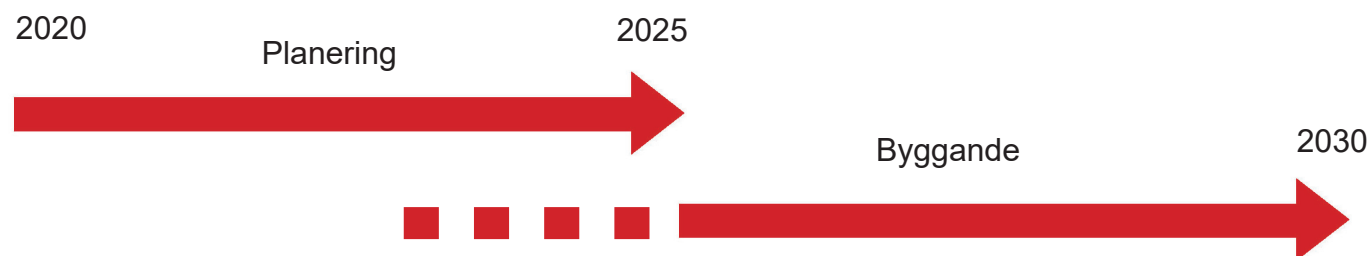
Med dessa förutsättningar är hela projektet finansierat och återbetalat inom 15-20 år, inklusive byggtiden.

Efter 2030 kan en fortsatt utbyggnad finansieras och genomföras av återstående sträcka mot Alingsås.

Resultat

Sammantaget innebär detta att Västra Stambanan uppgraderas till en robust och tillförlitlig järnväg med starkt ökad kapacitet. Restiderna blir betydligt kortare än idag. Projektet kan genomföras i närtid och vara klart omkring 2030. Detta är tillräckligt goda skäl för att operatörerna/resenärerna ska se positivt på en medverkan.

Planering och byggande - övergripande tidplan

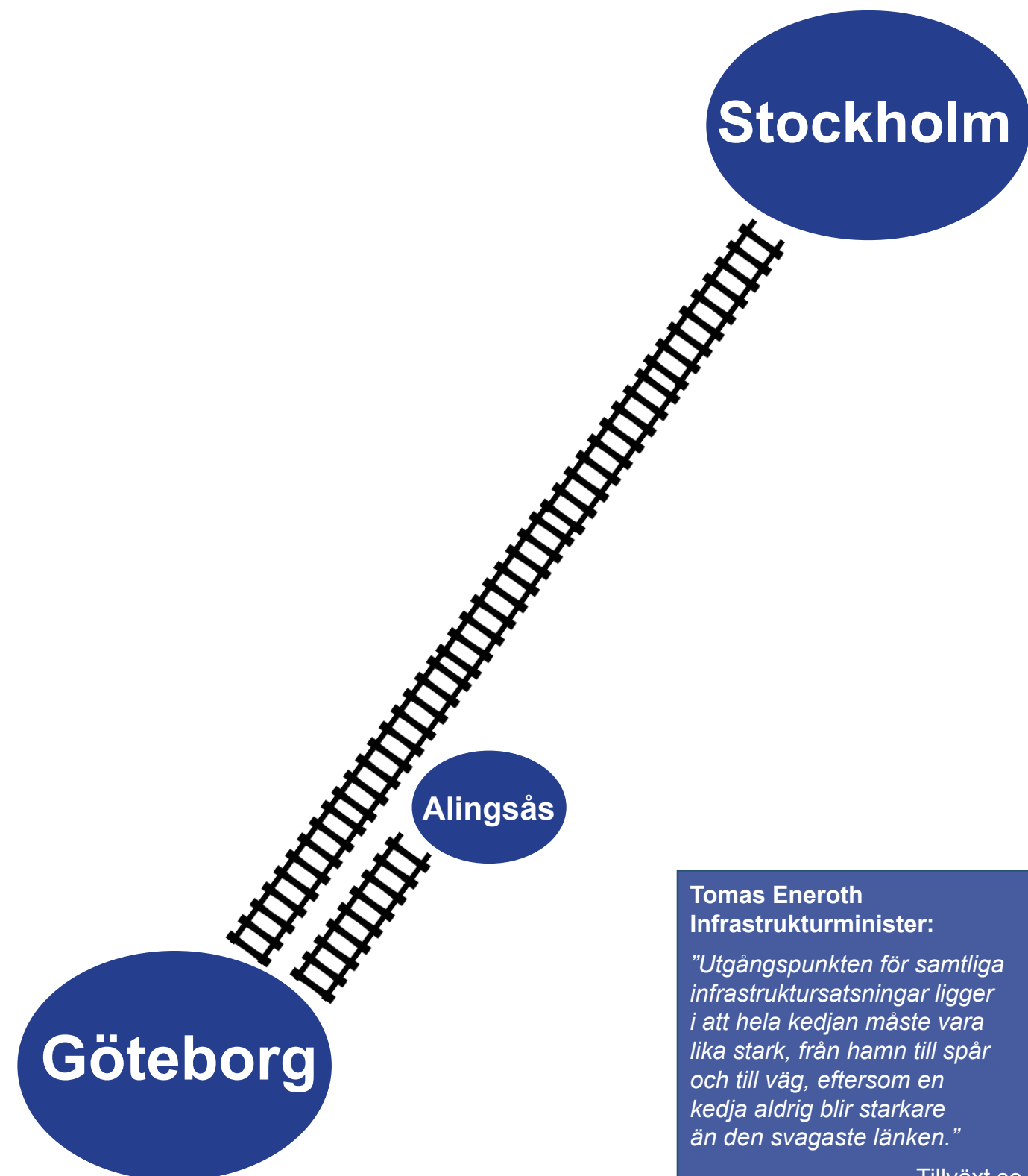


För att klara planeringens viktiga skeden - lokalisering inklusive tillåtlighet samt järnvägsplan - behöver parallella processer också finnas med i bilden.

Strategiskt beslut under 2020

Regeringen måste i ett särskilt beslut uppdra åt Trafikverket ”att starta planeringsprocessen för två nya spår Göteborg-Alingsås”.

GÖTEBORG - STOCKHOLM 2 TIMMAR OCH 30 MINUTER



Tomas Eneroth
Infrastrukturminister:

”Utgångspunkten för samtliga infrastruktursatsningar ligger i att hela kedjan måste vara lika stark, från hamn till spår och till väg, eftersom en kedja aldrig blir starkare än den svagaste länken.”

Tillväxt.se

Sveriges värsta flaskhals

Under 2018 inträffade 38 kapacitetskonflikter på hela svenska järnvägsnätet, varav 28 på sträckan Göteborg-Alingsås. För 2019 är siffrorna, i princip, lika illa. Västra Stambanans felande länk - nytt dubbelspår Göteborg-Alingsås - måste genomföras i närtid.

Felande länken

Under 20-talet blir strategiska "ändpunktsinvestering- ar" klara. I Stockholm (Citybanan/gettingmidjan) och i Göteborg (Västänken 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.

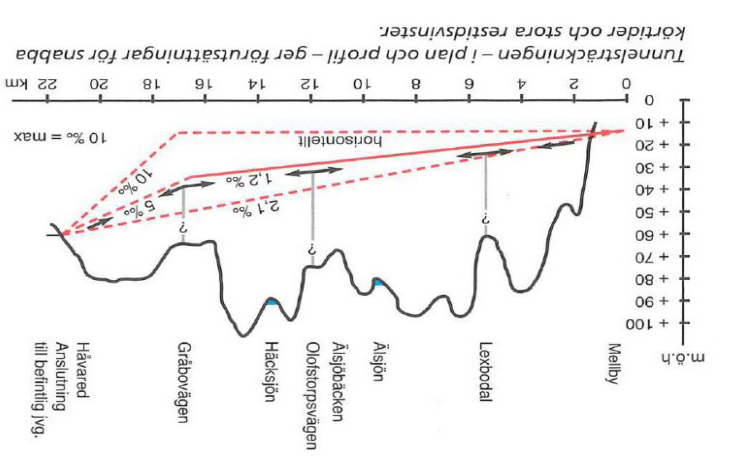
Göteborgs hamn

Göteborgs hamn - Sveriges och Nordens största hamn - med Västra Stambanan som särskilt strategisk för godsets in- och ut-flöde. Transportranschen är i snabb förändring - koldioxidreduktion med 70 procent till 2030 - betyder mer och mer gods på järnväg. Västra Stambanans kapacitet behöver därför öka.

Närtidsprojekt

Är investeringar i Västra Stambanan ett problem med tanke på Götalandsbanan? Nej, tidsperspektiven är helt olika. Götalandsbanan ligger långt fram i tiden. Västra Stambanan kan bli robust, punktlig och säker inom tio år, när flashalsen Göteborg-Alingsås är löst.

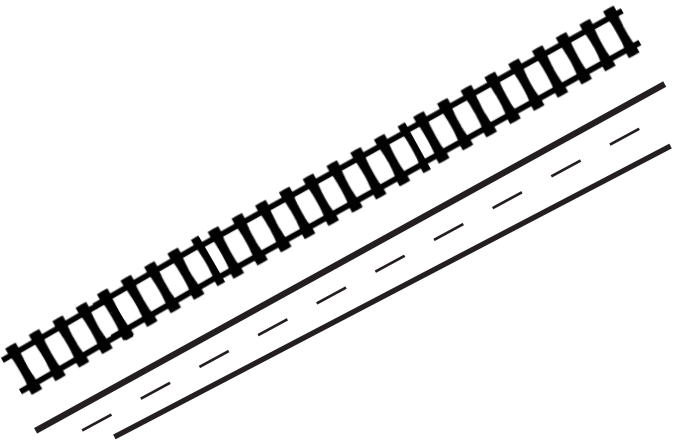
Projektet kan med fördel bedrivas i två etapper, där "raka spåret" från Partille/Mellby till Floda/Hävaröd är den första (I). Denna del av projektet kännetecknas av hög "planeringsmognad" och spåren blir tunnelförlagda på hela sträckan.



Tunneln byggs med två parallella rör. Det större för dubbelspåret medan det mindre är en service- och säkerhetstunnel. Rören förbinds med tvär- tunnlar.

Tunneldrivningen bedrivs sannolikt bäst på fyra fronter. Det innebär två påslag/arbetsplatser, den ena vid Lexby mader, nära den befintliga krossen i Angered, och den andra i Stenkullens industri- service-tunnel nyttjas för transporter till upplagen. Berget är av hög kvalitet, det består av granit, gnejs och kvarts.

- Tunnelbygget norr om Aspen har planerats sedan länge. Lokaliseringen bestämdes vid överläggning mellan Banverket (generaldirektör Mino Actarand) och företrädare för Lerums kommun (2009).
- Sträckan är 21,5 km lång varav 19,5 km i tunnel och 2 km ovan mark i ändarna. Tunneln kan byggas på 5 år och är kostnadsberäknad till cirka 6 mdr (prisivå 2020).
- Omgivningspåverkan under byggtiden blir minimalt på grund av effektivt arbetsföra- rande (drivning).
- Den samhällsekonomiska lönsamheten är mycket god, NNK=1,2.
- Den befintliga (gamla) banan kan nu nyttjas för en mer frekvent och attraktiv pen- deltagstrafik.



- Bana- och vägprojektet genomförs på obebyggd mark varför trafiken på befintliga spår och E20 inte störs.
- Genom att banan och vägen byggs samtidigt, i en gemensam korridor, kan man räkna med kostnadsbesparingar på 15-25 procent.

Projektets andra etapp (II) definieras främst av att bana och väg (E20) planeras och byggs samti- digt, det vill säga bana och väg förläggs i samma korridor. Det innebär att godstågen och de fjärr- och regionaltåg som inte gör uppehåll på Alingsås station, nyttjar den yttre och snabbare banan.



Kartan visar det nya dubbel- spårets lokalisering från Partil- le/Mellby via Floda/Hävaröd till Alingsås/Bålänge.

— — — — — Befintlig järnväg
- - - - - Ny järnväg
— — — — — Ny järnväg i tunnel
— — — — — Befintlig E20
— — — — — Ny E20

Samlade effekter

Järnvägsbygge

- Kapaciteten blir dramatiskt mycket större, gynnsamt för fjärr-, gods-, region- och lokaltrafiken.
- Residerna minskar i alla reserelationer, bl.a. 2 timmar och 30 minuter, Göteborg-Stockholm.
- Trafikproblem? Omledning möjlig, två grenar ger stor riskminimiering.

Samhällsbygge

- Kortare resor ger större rörlighet. Lokala arbetsmarknader integreras (= regionförstoring).
- När genomfartstrafiken, godstransporter och E20-trafik, "lyfts ut" från samhällena skapas möjlighet för ökat bostadsbyggande.
- Stations-samhällenas renässans är ett faktum. Särskilt i centrala Alingsås frigörs stora ytor för förtätning/byggnation.