

Järnvägsföreningen i Lerum
c/o BAS
Hilleforsvägen 2
443 61 Stenkullen

2021-05-10

Magnus Bengtsson
Trafikverket
781 89 Borlänge

Synpunkter på rapporten:

Utpekad bristanalys Västra Stambanan. Underlag till revidering av nationell plan 2018-2029. Trafikverket 2021-03-30
Dnr: TRV 2019/1 10875

Västra Stambanan, Göteborg-Alingsås

Redan 2002 konstaterade Banverket, Västtrafik och Västra Götalandsregionen i en gemensam rapport, ”Två nya spår i Väst”, att Västra Stambanans nått sitt kapacitetstak och måste byggas ut. En utbyggnad skulle bland annat omfatta fyra spår mellan Göteborg–Floda. Ett viktigt konstaterande var även att utbyggnaden skulle ske med början i Göteborg.

Nio år senare, 2012, beskrivs i Trafikverkets (TRV) åtgärdsvalsstudie ett alternativ som omfattar (citater): - ”Bygga fyra spår Alingsås–Göteborg, ny planskild infart till Sävenäs.... Bedömningar och information grundar sig på nytt dubbelspår i ny sträckning. Befintlig sträckning innebär sannolikt något lägre investeringskostnader men också något mindre nyttoeffekter.....”

Det slogs också fast att Västra Stambanan har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och Göteborg–Alingsås är en av Sveriges högst trafikerade delsträckor.

Nio år senare, 2021-03-19, har Sweco i en rapport ”Västra Stambanan för Sveriges utveckling”, pekat på att Västra Stambanan nått sitt kapacitetstak och måste byggas ut till fyra spårsstandard.

Emellan dessa olika rapporter har under åren presenterats en rad olika undersökningar och rapporter som alla pekar på behovet av en utbyggnad av sträckan Göteborg–Alingsås. Bland annat har TRV redovisat att sträckan Göteborg–Alingsås är den mest störningsutsatta sträckan i hela landet.

Varför detta eviga utredningsarbete som nu pågått i mer än 20 år får fortsätta är en gåta.

Varför har inget hänt under alla dessa år?

Detta påstående är inte riktigt sant. Man har trimmat signalsystem, man har byggt ett förbigångsspår i Stenkullen, man har diskuterat stationernas antal och utformning. Alla dessa lösningar ger eventuellt tillfälliga lindringar i kapacitetsbristen, men de är inga långsiktiga lösningar, snarare tvärtom. Det senaste projektet är att bygga om bangården i Lerum med spårförlängningar. Detta projekt är överflödigt och bidrar till att försena en nödvändig utbyggnad av hela sträckan Göteborg-Alingsås. Det vore bättre att satsa dessa investeringsmedel i att starta projektet Göteborg-Alingsås.

Det man under tjugo års tid försummat är att ta fram en plan för hur hela sträckan Göteborg – Alingsås skall byggas ut.

Bristanalys för Västra Stambanan, TRV 2021-03-30

Järnvägsföreningen vill börja med att peka på några saker som är förtjänstfulla i rapporten.

- Man diskuterar hela sträckan Göteborg–Alingsås (östra), dvs även hur järnvägen skall kunna passera Alingsås.
- Man konstaterar att utbyggnaden skall börja i Göteborg och fortsätta österut.
- Man diskuterar etapputbyggnader, men dessa är inte definierade.

Kommentarer

Etapputbyggnad

Bristanalysen pekar inte ut några etapper. Att frågan ändå lyfts fram visar att man inte tror på att hela sträckan kan byggas ut i ett sammanhang, trots att man i de samhällsekonomiska beräkningar ser sträckan Göteborg-Alingsås som en helhet och fördelar nyttan lika per kilometer utmed hela sträckan.

Järnvägsföreningen menar att den enda realistiska dragningen av två nya spår är i tunnel norr om sjön Aspen. Därmed skulle etappen Göteborg-Håvared (strax öster om Floda) vara given. Den andra etappen är Håvared-Alingsås. Att lokalisera de två nya spåren invid befintliga spår har efterhand avfärdats. Intrången och kostnaderna skulle bli alltför stora. Byggtiden skulle förlängas med flera år. Ändå påstås i bristanalysen att det skulle vara billigare att bygga i befintligt läge. Detta påstående är inte sant. Det är precis tvärtom.

Samhällsekonomi

Rapporten bygger i princip sitt samhällsekonomiska resonemang på åtgärdsvalsstudien från 2012. De samhällsekonomiska beräkningar som då gjordes var ofullständiga.

Järnvägsföreningen var starkt kritisk till hur man hanterade begreppet samhällsekonomi och samma kritik kan riktas mot bristanalysrapporten.

På sträckan Göteborg–Alingsås har etappen Göteborg–Floda en mycket stor samhällsekonomisk lönsamhet. TRV hanterade detta så att man fördelade lönsamheten lika per kilometer utmed hela sträckan Göteborg – Alingsås och drog slutsatsen att det var lönsammast och billigast att bygga den kortare sträckan Floda – Alingsås. Det här synsättet har fått vara kvar även i bristanalysen.

Vid beräkningen av den samhällsekonomiska nyttan har man utelämnat viktiga poster. Alingsås skulle få en stor samhällsekonomisk nytta av etappen Göteborg–Floda därför att resenärerna från Alingsås då kan minska sin restid med omkring 35 minuter per dag. Den

negativa nyttan det innebär att inte ha kapacitet att kunna tillgodose reseefterfrågan innebär att man tvingar resenärerna att ta bil eller buss till Göteborg. Det innebär längre restider och en önskad miljöbelastning.

Trafikutveckling

Under de senaste 20 åren har trafiken, oavsett trafikslag, i stort sett bara ökat. Och det är en utveckling som de flesta tycker är positiv och önskar skall fortsätta.

Idag finns tåg på Västra Stambanan och flyg för snabba transporter mot Stockholm. I en framtid, kanske om 30–40 år, finns eventuellt Götalandsbanan via Borås och Jönköping som ytterligare ett alternativ. Men detta ligger långt fram i tiden och behovet är nu.

Flygets framtid diskuteras. Nya resmönster växer fram. I Frankrike förbjuds flygtrafik till orter där snabbtågen utgör ett alternativ. Det är för svensk del rimligt att tänka sig att flyget Göteborg–Stockholm konkurreras ut, om restiden på järnväg blir omkring två timmar. Flygresenärerna (före pandemin) Göteborg–Stockholm skulle fylla 11 st X2000-tåg.

I takt med att arbetsmarknadsregionerna vidgas ökar också resbehovet. Utmed Västra Stambanan finns en rad stora och medelstora orter som för sin utveckling definitivt inte är betjänta av en minskad trafik till förmån för Götalandsbanan. Hur skulle bilden se ut om Götalandsbanan inte byggs?

Speciellt i vår tid då trafiksystemen omprövas med elektrifiering och minskande räckvidd för biltrafiken, flyget ifrågasätts (nedläggningen av Bromma flygplats), järnvägens framtida roll, är det viktigt att noga diskutera de framtida förutsättningarna för trafiken.

Rapporten saknar en djupgående analys av den framtida trafikutvecklingen. Tyvärr förefaller det som om författarna till rapporten tar fram det material som bäst passar syftet att lyfta fram Götalandsbanan.

Landskapsbild

Rapporten tar lite oväntat upp effekterna på landskapsbilden som sägs skulle påverkas negativt av två nya spår. Det finns ett förslag som har politiskt stöd i kommunerna nämligen att dra de tillkommande två spåren i en tunnel norr om sjön Aspen. Reservat för denna lösning finns i Partille och Lerums översiktsplaner. Alternativet att bygga parallellt och i direkt anslutning till befintliga spår har tidigare avfärdats. Byggtiderna skulle bli orimligt långa och intrången inte minst i miljön och landskapsbilden skulle bli orimligt stora. En lokalisering av de tillkommande spåren i tunnel påverkar inte landskapsbilden. Tunnelalternativet är en kilometer kortare och rakare än utmed befintlig bana med betydande samhällsekonomiska vinster som följd.

Finansiering

Järnvägsföreningen har utarbetat en modell för finansiering av utbyggnaden av sträckan Göteborg–Floda–Alingsås. Förslaget innebär att staten sammanlagt skjuter till 2–3 mdr kronor medan tågoperatörerna svarar för resten genom att biljettpriserna belastas med en avgift. Även godstrafiken får vara med och betala genom en avgift per tåg.

Slutsats

Bristanalysen tillför inte ny kunskap utan är bara ytterligare en utredning i raden, delvis ett hopklipp av tidigare utredningar. Bristanalysen har möjligen en koppling till kommande beslutet om Götalandsbanan, en bana som inte kan vara operativ förrän om tidigast 30-40 år.

Sveriges kanske viktigaste järnväg, inte minst för industrin och Göteborgs hamn, den mest störningskänsliga järnvägen i landet, en av de mest överbelastade järnvägarna måste åtgärdas nu. Det går inte att invänta Götalandsbanan. Att som nu fortsätta med små punktinsatser på banan skjuter bara problemen framåt, men löser inte problemen.

En planering måste omgående påbörjas för hur järnvägen mellan Göteborg – Alingsås skall byggas ut. Finansieringen kan enkelt lösas

Järnvägsföreningen begär att få träffa Bengt Rydhed och Magnus Bengtsson för en överläggning om Västra Stambanan Göteborg-Alingsås.

Björn Stahre
Ordf Järnvägsföreningen

Lennart Wassenius
Vice ordf Jvgföreningen

Bengt Bohlin

Bilaga:

- Göteborg-Stockholm 2 tim 30 minuter

För kännedom:

Lena Erixon, Trafikverket
Bengt Rydhed, Trafikverket
Västra Stambanegruppen
Max Falk, Västra Götalandsregionen