

Järnvägsföreningen i Lerum
c/o BAS
Hilleforsvägen 2
443 61 Stenkullen
2021-09-25

Monica Lingegård, SJ
Henrik Dahlin, MTR
VD för Flix Train/Flix Bus Sverige AB
Ted Söderholm, Green Cargo
Tord Andersson, Västra Stambanegruppen

Västra Stambanan Göteborg-Alingsås, Sveriges största flaskhals i järnvägsnätet

Redan 2002 presenterade Banverket, Västra Götalandsregionen och Västtrafik ett gemensamt utspel i form av en rapport ”På nya spår i Väst”. Rapporten pläderade för ytterligare två spår mellan Göteborg-Floda som skulle vara färdigställda 2015. Ännu har ingenting hänt. Behovet av en utbyggd kapacitet mellan Göteborg-Floda-Alingsås ökar för varje år.

Trafikverkets objektsplanerare arbetar nu med att ta fram objekt som skall ingå i kommande nationella investeringsplan. Resultatet skall redovisas den 28 november i år. Underlaget för objektsplanerarna är bl.a Trafikverkets Bristanalys (mars 2021) för Västra Stambanan, där det konstateras att det inte är lönsamt att bygga ut sträckan Göteborg-Floda-Alingsås.

Hur Sveriges viktigaste och mest överlastade järnvägs kan anses vara olönsam besvaras inte. Men för att bevisa olönsamheten har man valt ett antal icke underbyggda antaganden som avsevärt fördyrar projektet. Man har t. ex schablonöverskattat kostnaden för en tunnelutbyggnad och schablonunderskattat kostnaden för att bygga utmed befintlig järnväg med pågående trafik, genom fyra större samhällen och med stora negativa miljöeffekter.

Trafikverket väljer i stället att satsa på en utbyggnad av järnvägen Borås-Herrljunga (färdig sep 2021) samt bygga ytterligare förbigångsspår i Lerum. Detta visar att man någon gång i framtiden tänker sig att Västra Stambanan främst skall användas för godstrafik medan persontrafiken i en del fall får gå Borås-Herrljunga-Göteborg. Pendeltågstrafiken blir ifrågasatt och får i bästa fall finnas kvar

Enligt tankesmedjan ”Järnvägsföreningen i Lerum” måste Västra Stambanan mellan Göteborg-Flodas-Alingsås byggas ut till 4-spårstandard. Föreningen har skisserat på en finansieringslösning som innebär att staten tillsammans med resenärs- och godskollektivet delar på finansieringsansvaret. Vi har utgått från etappen Göteborg-Floda som Banverket m.fl starkt argumenterade för redan 2002.

Två spår byggs skilda från befintliga spår och merparten är tänkt att dras i en 20 km lång tunnel (jfr Oslo-Ski i Norge). Kostnaden kan uppskattas till 7-8 mdr kronor och lokaliseringen är säkrad i Partilles och Lerums översiktsplaner.

Vår fråga

Kan SJ, MTR, Flix Train och Green Cargo tänka sig att vara med och öka kapaciteten på Västra Stambanan och göra banan mer robust?

Med ytterligare två spår mellan Göteborg-Floda-Alingsås kan direkttågen Göteborg-Stockholm köra sträckan på 2 tim 30 min. Finansieringsmodellen bygger bl.a på ett biljettprispåslag om högst 50 kronor. Eftersom samtliga biljetter får samma påslag påverkas inte priskonkurrensen. Hela utbyggnaden skulle vara finansierad och avbetalad inom 15-20 år.

Bifogas en presentation av projektet.

Med vänlig hälsning

Björn Stahre
Ordförande tankesmedjan ”Järnvägsföreningen i Lerum”
stahrebjorn@gmail.com
0706-067487