

Järnvägsföreningen i Lerum
c/o BAS
Hilleforsvägen 1
443 60 Stenkullen

2022-02-16

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationllplan@regeringskansliet.se

Yttrande över förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Dnr: TRV2020/73376

En av Sveriges viktigaste järnvägar är Västra stambanan mellan landets två största städer och arbetsmarknadsregioner. Förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen är i fullständig avsaknad av förslag till kapacitetshöjande åtgärder på Västra Stambanan bandelen Göteborg-Alingsås. Detta trots att Regeringen redan inför arbetet med innevarande plan, pekade ut banans västra del som en betydande brist.

Bandelen Göteborg-Alingsås har fått epitetet ”Sveriges värsta flaskhals” Ett mindre smickrande omdöme, men rättvisande då kapacitetsproblemet inte bara är akut utan kroniskt. Så har det sett ut de senaste 15-20 åren. Trafikverket har under lång tid ”vägrat” att lösa Göteborg-Floda-Alingsås på ett långsiktigt hållbart sätt utan nöjt sig med kortsiktiga punktinsatser.

En kostnadseffektiv lösning (”Grödingelösning”) har presenterats.

Lösningen innebär att Västra Stambanan byggs ut till fyra spår mellan Göteborg – Alingsås. Den första etappen Göteborg/Partille till Floda/Håvared lokaliseras i en egen korridor och placeras i bergtunnel, vilket ger stora miljövinster och byggnadstekniska fördelar. Denna sträcka är dessutom 1 kilometer kortare än nuvarande sträckning. Av bilagda folder framgår förslagets sträckning.

Projektet kan genomföras i närtid.

Ett omfattande utredningsarbete har redan genomförts med åtgärdsvalsstudie, indikativ lokaliseringsutredning, m fl. Detta innebär att projektets planeringen kan gå fort. Anläggningsarbetena i berg kan ske utan att vare sig befintlig trafik eller boende utmed banan påverkas, ett stort plus både ekonomiskt och tidsmässigt.

I Partille och Lerums översiktsplaner finns järnvägsreservat redovisade och den lokala opinionen är positiv. Om framdriften också innehåller ”parallella processer” kan projektet vara klart inom 10-12 år.

Stor samhällsekonomisk nytta.

Västra stambanan, Göteborg-Floda-Alingsås, är en av de hårdast trafikerade och samtidigt den mest lönsamma järnvägen i Sverige. En utbyggnad med syfte att avsevärt öka banans kapacitet och samtidigt förkorta restider är en god affär för samhället.

Den första etappen - tunnel norr om Aspen - har kostnadsberäknats till 7-8 miljarder (i dagens penningvärde). I särskild utredning har den samhällsekonomiska vinsten beräknats till 640 miljoner kronor per år.

Huvuddelen av den samhällsekonomiska vinsten genereras i den första etappen. På grund av den alltmer ökande trafiken innebär varje år som etappen försenas, en utebliven samhällsekonomisk vinst om minst 640 miljoner kronor per år.

Argumenten för att starta dubbelspårutbyggnaden i tunnel, norr om Aspen, är många och goda. För Göteborgs hamn och pendeltrafiken är en kapacitetsstark järnväg helt nödvändig. Har Sverige råd att inte bygga nu?

Vår rekommendation.

Mot bakgrund av här anförda argument hemställer Järnvägsföreningen att dubbelspårprojektet, Göteborg-Floda-Alingsås, ges utrymme i den kommande investeringsplanen.

Detta är helt i överensstämmelse med Regeringens direktiv (juni 2018) till Trafikverket om bristerna i Västra stambanan. Samtidigt innebär det att Trafikverkets planerade, och extremt kortsiktiga projekt (uppställningsspår), vid Lerums station kan utgå.

Med vänlig hälsning

Björn Stahre
Ordförande i Lerums järnvägsförening