

# VÄSTRA STAMBANAN

## STRÄCKAN GÖTEBORG-FLODA-ALINGSÅS

Sträckan saknar sedan decennier kapacitet för att möta en ökad efterfrågan. Spåren är maximalt utnyttjade. Enligt Trafikverkets uppföljning/statistik är sträckan mycket störningskänslig, den har till och med utnämnts till "Sveriges värsta flaskhals".  
Förstärkning av banan med ytterligare två spår kan inte vänta längre!

### LÖSNINGAR FINNS

Första etappen Partille/Mellby-Floda/Håvared är färdigutredd och politisk konsensus om lokaliseringen råder i Partille och Lerums kommuner.



Spåren är lokaliserade i en tunnel norr om sjön Aspen (rödmarkerad linje) och möjligheten att **medfinansiera** projektet anses som mycket goda.

### MEDFINANSIERINGENS KONSTRUKTION

- Tunnelavgifter, som betalas av resenärs- och godskollektivet
- Operatörernas roll och uppgift är att administrera avgifterna.
- Tunnelavgiftens storlek, uttag med mera, se avsnittet "Kalkyl".

### ÖVERSIKTLIG BESKRIVNING

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.

I en separat utredning visar Järnvägsföreningen i Lerum att netto-/nuvärdeskvoten uppgår till 1,22 - det vill säga den samhällsekonomiska vinsten är mer än dubbelt så stor som kostnaden.

En så lönsam investering borde kunna finansieras vid sidan av statsbudgeten genom lån på den öppna marknaden. Här har gjorts en överslagsmässig beräkning hur tunnelutbyggnaden kan finansieras och betalas.

### FINANSIERINGSANSVARET FÖRDELAS:

Staten  
25 procent  
Cirka två miljarder

Resenärs- och godskollektivet  
75 procent  
Cirka fem miljarder

## KALKYL

Följande antaganden gäller:

- För persontrafiken sätts avgiften så, att den motsvarar en biljettavgift om 40-50 kronor per enkel resa med fjärrtågen. För regiontågen är avgiften 10 kronor. Avgiften tas både under bygg- och amorteringstiden för lånen.
- För godstrafiken utgår en avgift om 3000 kr/tåg.
- Staten förbinder sig, att under byggtiden betala 250 milj kronor per år.
- Passagerare fjärrtåg: 3.000.000 personer/år.
- Passagerare regiontåg: 3.000.000 personer/år.
- Anläggningskostnaden är beräknad till 7 miljarder.
- Byggtid: 8 år (2024-32).

## UTFALL

Med dessa antaganden är det möjligt att betala låneskulden cirka 20 år efter byggstart. Spåren kan vara klara för trafikering 2032 och tunnelavgiften kan avvecklas tolv år senare.

## SLUTSATS

Extern eller alternativ finansiering, på det sätt som här beskrivs, innebär att projektet till allra största del bekostas av resenärerna och andra intressenter och bara delvis av allmänheten som skattebetalare. En stor fördel är att projektet kan genomföras i närtid.

För bandelen Partille-Floda har den samhällsekonomiska vinsten beräknats till 640 miljoner kronor per år. Även om vi räknar med en något lägre siffra, 500 miljoner kronor per år, får man en tydlig uppfattning om vad samhällskostnaden blir för varje år som projektet försenas.

### FRÅGOR

1. Vad innebär medfinansieringen?
2. Vad blir Trafikverkets roll?
3. Hur länge skall tunnelavgiften tas ut?
4. Kan tunnelavgiften jämföras med banavgift?
5. Kan konkurrensen påverkas av avgifterna?
6. Det är resenärerna och godstrafiken som får betala mer och biljettnivån höjs med cirka 40-50 kronor, kan det bli ett problem?

### SVAR

1. Huvuddelen av investeringen är avgifter, inte skattemedel.
2. Trafikverket ställer krav/avtalar med operatörerna om trafik-/tunnelavgiften i samband med upphandling/beslut om trafikering.
3. Tunnelavgift tas ut under bygg- och återbetalningstiden (cirka 20 år).
4. Nej, tunnelavgiften är en projektbunden åtgärd, där resenärs- och godskollektivet står för merparten av investeringskostnaden. Operatörernas roll är av administrativ karaktär, det vill säga att ta in och förmedla avgifterna till projektet.
5. Nej, upplägget är konkurrensneutralt.
6. Nej, konsekvensen beräknas bli minimal. Biljettprishöjningen förväntas harmonisera med tågtrafikens kvalitetshöjning.