

## EN TANKESMEDJA PÅ RÄLS

Järnvägsföreningen i Lerum

### Västra Stambanan Göteborg – Floda – Alingsås Byggnation – Trafikering - Finansiering

Sträckan mellan Göteborg och Alingsås är den hårdast belastade och mest kritiska delen på hela Västra Stambanan. Många utredningar och överväganden om lämplig sträckning för en ny bana har gjorts. Man har kommit fram till att ett nytt dubbelspår måste byggas längs hela sträckan. Att spåren skall gå norr om sjön Aspen råder det politisk enighet om.

Sträckan bör av flera skäl delas i två etapper:

**Etapp 1** Från Mellby (strax väster om Partille) till Håvared (2 km öster om Floda)

**Etapp 2** Från Håvared till Alingsås

**Planerna för etapp 1 är väl genomarbetade.** De nya spåren börjar i Mellby och går in i en bergtunnel norr om Partille fram till Håvared för att där ansluta till den befintliga banan. Tunneln blir ca 20 km lång. Vid Mellby förlängs bergtunneln med en ca 200 meter lång betongkulvert, så att befintliga vägar kan passeras planskilt.

**Planerna för etapp 2 är ännu inte genomarbetade.** Sannolikt kommer de nya spåren att från Håvared byggas norr om sjön Sävelången för att vika av i en båge och gå mellan bebyggelsen i Alingsås och sjön Stora Färgen. Den nuvarande järnvägen genom Alingsås kommer att finnas kvar och användas för regiontrafik och viss fjärrtrafik.

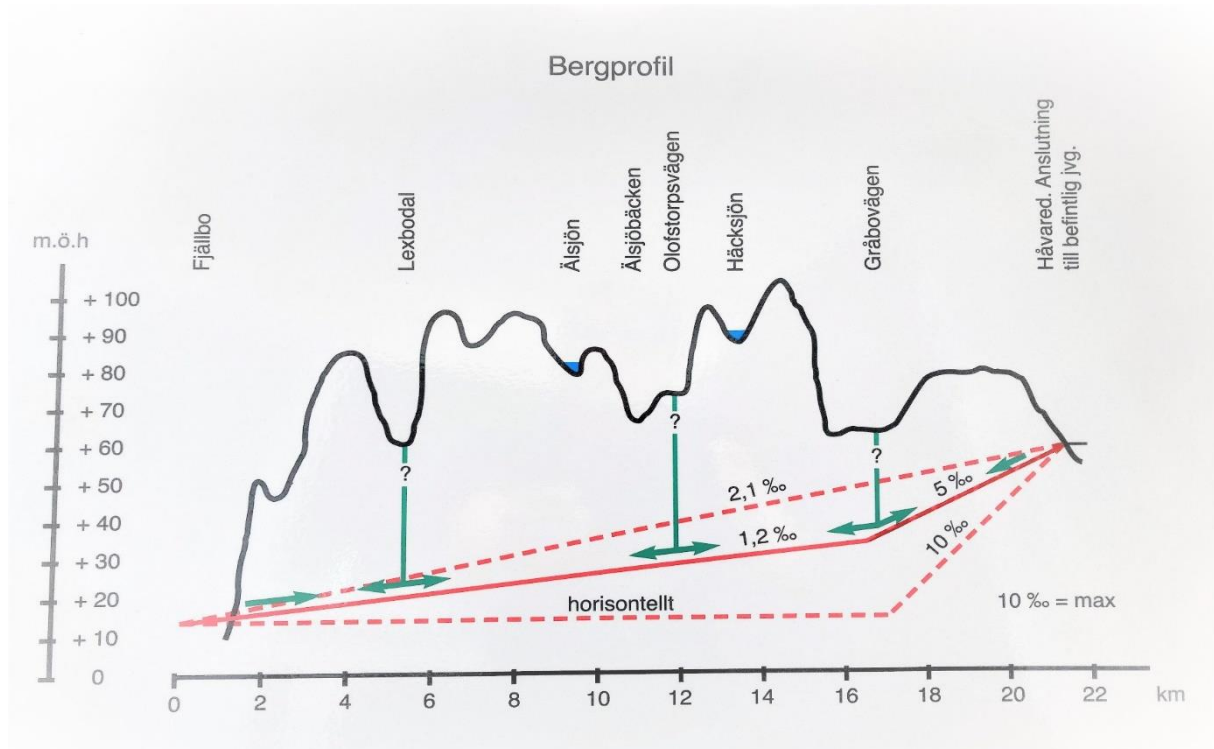
#### A. Byggnadsarbeten etapp 1

Tunneldelen från Mellby till Håvared kan byggas antingen med **fyra** eller **åtta** drivningsfronter. Parallellt med huvudtunneln och norr om denna, sprängs en service – och räddningstunnel. Fördelarna med fyrfrentsdrivning i förhållande till åttafrontsdrivning är att endast två arbetsplatser för tunneldrivning behöver upprättas. Men byggtiden blir avsevärt längre, uppskattningsvis ca 8 år i stället för ca 5 år vid åttafrontsdrivning.

Tunneln sprängs med en area av ca 110 kvm. Servicetunnelns area blir ca 35 kvm. Service - tunneln bör placeras 10 – 15 meter norr om huvudtunneln och läggas några meter lägre än denna. Man kan då borra dräneringshål in under huvudtunneln och dränera eventuellt läckande vatten genom servicetunneln. Tvärtunnlar sprängs mellan huvudtunneln och servicetunneln med ett inbördes avstånd av ca 500 meter.

Sprängstenen från påslaget vid Lexby mader kan köras direkt till upplag vid Angeredskrossen. Vid Tollestorp måste ett stort sprängstensupplag ordnas liksom vid Marken.

Risken för att en grundvattensänkning skulle kunna skada bebyggelse uppe på markytan är mycket liten beroende på markbeskaffenheten och avsaknaden av djupa lerlager. Lutningen i den färdiga tunneln blir aldrig större än 10 o/oo. Se figur.



Byggnadsarbetena för tunneln kommer till stor del att bedrivas utanför samhällena, varför störningar för allmänheten blir måttliga. Banan (etapp 1) skulle kunna vara i drift inom 10-15 år.

### B. Trafikering och restidsvinster

När etapp 1 är färdigställd kan alla fjärrtåg, regiontåg och godståg mellan Göteborg och Alingsås trafikera den nya tunneln för att sedan gå in på den gamla banan från Håvared till Alingsås.

Resande mellan Alingsås och Göteborg åker med regiontågen i tunneln och sparar därigenom ca 15 minuter per enkelresa. Regiontågen gör uppehåll i Västra Bodarna och Norsesund. Den gamla banan mellan Floda och Göteborg användes enbart av pendeltågen, vilka kan gå i 10 - eller 15 - minuters trafik. Behovet av att lägga ned vissa stationer försvinner liksom behovet av ombyggnad av stationen i Lerum. Alla pendeltåg vänder i Floda. Persontrafik mellan Alingsås och stationerna i Floda, Stenkullen och Lerum upprätthålles med bussar som gör uppehåll vid lasarettet, Alingsås station, Västra Bodarna, Ingared, Tollered och Lilla Nääs.

En resa mellan Göteborg och Stockholm kan göras på 2 tim 30 minuter vilket är ungefär lika snabbt som den planerade snabbspårsvägen Göteborg – Jönköping – Stockholm.

Nyttan av att bygga ut och trafikera banan på detta sätt är olika stor för olika kategorier av resenärer:

- **Allmänheten** i egenskap av resenärer på Västra Stambanan, får 7 min kortare restid.
- **Alingsåsborna** får en mycket stor förbättring av förbindelserna med Göteborg. Restiden till Göteborg blir ca 25 minuter i stället för dagens 40 minuter.

- **Lerumsborna** får tätare avgångar och mindre störningar i pendeltrafiken. Den största fördelen för många Lerumsbor är de stora miljöförbättringarna. De bullrande gods- och fjärrtågen försvinner. Markvibrationer upphör. Den ”döda” zon, som närheten till en högtrafikerad järnväg innebär försvinner och kan användas för bebyggelse.
- **Partilleborna** får samma positiva effekter som Lerumsborna. Buller minskar, nya områden för bostäder eller annan verksamhet kan ordnas i järnvägsnära lägen.

För Nordens viktigaste hamn – **Göteborgs hamn** – är Västra Stambanan helt avgörande för att klara hamnens transportbehov. Bandelen Göteborg – Floda – Alingsås ”Sveriges värsta flaskhals” kan inte klara det ökande transportbehov som finns. Västra Stambanan måste byggas ut med ytterligare två spår på denna sträcka.

När den säkerhetspolitiska ordningen i Europa är under attack, är det viktigt att Göteborgs hamn och Västra Stambanans funktion värnas och säkerställs.

### **C. Finansiering**

Kostnaden för etapp 1 uppskattas till 8 mdr jämfört med snabbtågsbanans beräknade 45 mdr endast för bandelen Göteborg – Borås.

Utöver ovan nämnda restidvinster talar samhällsekonomin för att man snarast möjligt bygger ut etapp 1 av banan mellan Göteborg och Alingsås. Ur samhällsekonomisk synpunkt ligger den allra största delen av vinsten inom etapp 1, med NNK på 1,2. Varje satsad krona ger mer än två kronor tillbaka.

Att bygga ut järnvägen med ytterligare två spår kan finansieras på ett likartat sätt som Öresundsbron, dvs med avgifter från nyttjarna. Förutsatt att staten svarar för 25 % av investeringen skulle avgifter om 45 – 50 kronor per fjärrtågsbiljett samt 3000 kronor per godståg, kunna finansiera hela utbyggnadsprojektet och vara avbetalat inom 20 – 25 år. Systemet är dessutom konkurrensneutralt mellan operatörerna. Avgiftssystemet är enkelt att administrera genom att operatörerna uppbär avgifterna via det ordinarie biljettsystemet.

För ytterligare information, se:

**[www.ilerum.com](http://www.ilerum.com)**