

Inte en krona till Västra Stambanan Göteborg – Alingsås!

I regeringens förslag till satsningar på infrastrukturen finns inte en krona avsatt för satsningar på Västra Stambanan sträckan Göteborg – Floda – Alingsås. Detta är märkligt eftersom denna sträcka är en av de viktigaste i landet och där kapacitetsbristen sedan decennier är stor, väldokumenterad och bekymmersam. Enligt Trafikverket är denna sträcka också en av de absolut mest störningskänsliga i riket. Sträckan är av största betydelse för Göteborgs Hamn och av avgörande betydelse för arbetspendlingen med tåg in till Göteborg.

Ett avbrott på sträckan innebär att all järnvägstrafik till/från Göteborg stoppas.

De ”nya” stambanorna ger svag samhällsekonomisk nytta.

Men det kanske inte är så konstigt att regeringen väljer att inte satsa på Västra Stambanan utan i stället prioriterar den ”nya” stambanan Göteborg – Borås – Jönköping - Stockholm. Denna benämns inte längre en höghastighetsjärnväg utan planeras för en hastighet om 250 km/tim. Redan som höghastighetsjärnväg var den samhällsekonomiska lönsamheten på denna ”nya” stambana skral. För att få ihop ekvationen var man tvungen att tillgodoräkna sig alla tänkbara positiva effekter.

Att i det läget satsa på Västra Stambanan sträckan Göteborg - Floda – Alingsås vore ur regeringens synvinkel kontraproduktivt. Etapp Göteborg – Floda är en av de samhällsekonomiskt mest lönsamma projekt man idag kan hitta i Sverige. Och bygger man den skulle en viktig del av nyttan försvinna för den ”nya” stambanan Göteborg – Borås – Jönköping – Stockholm.

Västra Stambanan är den ”nya” stambanan mellan Göteborg – Stockholm.

Skulle den ”nya” stambanan via Jönköping vara så mycket bättre än Västra Stambanan. Svaret måste bli ett rungande nej! Restiden med måttliga investeringar i Västra Stambanan blir 2 tim 30 min mellan Göteborg och Stockholm. Samma som för den ”nya” stambanan via Jönköping. Men till bråkdelen av kostnaderna. Nyttan för alla arbetsmarknadsregioner mellan Göteborg och Stockholm blir stor.

Kostnaderna för de ”nya” stambanorna är redan idag skrämmande höga, men sannolikt också grovt underskattade. Trafikverket har sällan kalkylerat rätt för stora projekt. Västlänken i Göteborg är det senaste exemplet. Men är projekten väl beslutade måste skattebetalarna i sista ändan bita i det sura äpplet och betala slutnotan för de olika drömprojekten.

Finansiering

Tankesmedjan har visat att man genom rimliga brukaravgifter kan finansiera utbyggnaden av sträckan Göteborg – Floda – Alingsås.

Vad göra?

En rimlig satsning i Västsverige är bygga en ny järnväg Göteborg – Landvetter – Borås samt satsa på en utbyggnad av Västra Stambanan till fyrspårsstandard mellan Göteborg – Floda – Alingsås.

En av våra kartor över sträckan