

Tankesmedjan / Järnvägsföreningen i Lerum
c/o BAS
Hilleforsvägen 2
443 61 Stenkullen
ilerum.com



Informationsbrev nr 12

Lösningen på Västra Stambanans flaskhals

En kraftigt ökad persontrafik planeras av SJ, Västtrafik, med flera trafikföretag. Men på Stambanan råder ständig trafikinfarkt. Sträckan Göteborg-Alingsås är sedan många år mest känd som Sveriges värsta flaskhals. Stambanan är också av avgörande betydelse för godstransporter, och är sedan mer än 100 år pulsådern för godstransporter i Sverige.

För att möta ett accelererande efterfrågetryck måste fler spår anläggas. Två nya spår på sträckan Göteborg-Floda-Alingsås har diskuterats sedan millennieskiftet, utan att spaden har kommit i jorden. Men 2020-talets viktigaste järnvägsinvestering närmar sig.

En Grödingelösning för Västra Stambanan.

Under 1990-talet genomfördes två järnvägsprojekt - Svealandsbanan och Grödingebanan - som blev formidabla framgångssagor. Detta kan upprepas genom en "Grödingelösning" - två spår i en ny, egen korridor på Västra Stambanan, delen Göteborg-Floda-Alingsås. **Ettapp 1** startar då med Göteborg/Partille - Floda/Håvard. Beräkningar av projektets samhällsekonomiska lönsamhet ger Nettonuvärdeskvoten (NNK) 1,2, en mycket hög och imponerande siffra som dessutom baseras enbart på restidvinster.

Om hänsyn tas till övriga parametrar, d v s nyttoeffekter för bostäder, arbetsmarknad, näringsliv och miljö blir resultatet än mer övertygande.

- Den nya banan lokaliseras i egen korridor och kan byggas snabbt utan att påverka eller påverkas av pågående trafik.
- Den nya bandelen, som trafikeras av gods-och fjärrtåg, innebär att risk för ras kan elimineras. I det befintliga stråket är rasrisken påtaglig på grund av svåra geotekniska förhållanden.
- Ett nytt dubbelspår, Göteborg-Floda-Alingsås, behövs för Göteborgs hamns upprätthållande och utveckling av hamnens transportflöden. Hamnen är genom sitt tågpendelsystem sammankopplad med 24 inlandsterminaler och kopplingen till 15 av dessa terminaler går via Västra Stambanan.

- Sex av tio samhällen mellan Göteborg och Alingsås är lokaliserade i Lerums kommun. Det är här pendelresenärerna bor, och dessa samhällen har stora utbyggnadspotentialer.
- Merparten av projektet blir tunnelförlagd, vilket innebär att man kan bygga 24 tim/dygn och 7 dygn/vecka utan att störa närliggande bebyggelse.

Ettapp 2 kan också genomföras som en Grödingelösning. Från Västra Bodarna samlokaliseras bana och väg (E 20) i en sträckning söder och väster om Alingsås centrum. Lokaliseringen kan ske i anslutning till den befintliga kraftledningen i området.

Västra Stambanan uppgraderas rejält då dessa strategiska "ändpunktsinvesteringar" har genomförts. I Stockholmsområdet har detta redan skett (citybanan m fl) varför det är hög tid att genomföra motsvarande investeringar i Göteborgsområdet..

De samlade effekterna är mycket gynnsamma.

- kapaciteten blir dramatiskt mycket större.
- restiderna minskar i alla reserelationer, bl a 2 timmar och 30 minuter, Göteborg-Stockholm.
- kortare restider ger större rörlighet. Lokala arbetsmarknader integreras (regionförstoring)
- genomfartstrafiken lyfts ut, vilket skapar förutsättningar för tätorterna att utvecklas till attraktiva och hållbara stations-samhällen.

Tankesmedjan / Järnvägsföreningen uppmanar Regeringen

att omgående uppdra åt Trafikverket att starta den första fasen i den formella processen, d v s genomföra lokaliseringstuderingen på sträckan Göteborg - Floda -Alingsås.

Ett omfattande förarbete gör att detta skede kan hanteras smidigt, vilket innebär att byggstart kan ske ganska snart och spåren vara färdiga för trafikering i början av 2030-talet.

[Björn Stahre](#)

ordf. Järnvägsföreningen

[Lennart Wassenius](#)

vice ordf. Järnvägsföreningen

Läs mer på Tankesmedjan / Järnvägsföreningens hemsida: ilerum.com