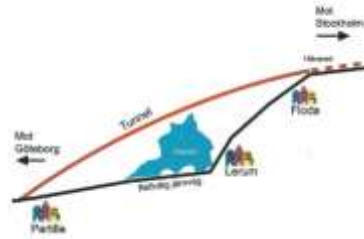


Informationsbrev 13

Den spårbundna lokaltrafikens avveckling



Den spårbundna lokaltrafiken Göteborg-Alingsås är under avveckling.

Detta har Tankesmedjan Järnvägsföreningen i Lerum varnat för under snart 20 år.

Västra Stambanan är Sveriges mest trafikerade bana och nu planerar Trafikverket dels förbigångsspår vid Lerums station, dels ett nytt stickspår i Partille kommun, vilket är delar av en större satsning för att öka kapaciteten för godstrafiken. I ett första steg försvinner Aspedalen som hållplats. Som kompensation utlovas fler avgångar, men Trafikverkets strategi är övertydlig.

Järnvägsföreningen kunde redan 2009 visa att omkörningsspår, som den gången planerades av dåvarande Banverket, skulle bli för korta och Banverket insåg till slut att det var omöjligt att bygga spåren. Nu handlar det om ett betydligt större projekt och Trafikverket vill bygga förbigångsspår under förevändning att de snabba tågen ska köra förbi de långsammare. Men det kommer inte att stanna där eftersom godstrafiken kräver allt större utrymme och Västra Stambanan är den spårbundna länken mellan Stockholm och Göteborgs hamn. Om alla trafikslag kör med samma höga hastighet kommer godstrafiken att kunna utökas rejält. Därför är det högst troligt att lokaltågen kommer att avvecklas och ersättas av regiontåg, med endast ett stopp i varje kommun.

Men det största problemet är skredrisken. Ingenstans utmed Västra Stambanan är den så hög som i Lerum, i kvickleran i Sävåns dalgång. Ändå verkar det som om Trafikverket, förmodligen av ekonomiska skäl, väljer att bortse från det de vet om markförhållanden, vibrationer och närheten till naturreservatet i Sävåns dalgång, skyddat sedan 1973. Man har tittat på fastigheter som kan komma att lösas in, tänker här och nu i stället för den långsiktighet som krävs för stora infrastruktursatsningar. Ingen förutsåg för 40 år sedan att byggnader i närheten av Sävån skulle sjunka, vilket sker idag. Och det kommer att bli värre, mycket värre. En 500 meter bred korridor kommer att skära genom tätorterna, där ingen kan eller vill bygga och bo.

Att inte leda den tunga trafiken utanför tätorterna är otidsenligt och en kortsiktig lösning, med förödande konsekvenser.

Järnvägsföreningens lösning är, på kort sikt, att sänka hastigheten för godståg och snabbtåg, vilket har stor betydelse för markvibrationerna. Föreningen uppmanar också till att omgående påbörja projektering för en tunnel norr om Aspen. Ett sådant förslag presenterades av Järnvägsföreningen redan 2009. En tunnel knyter ihop hela sträckan och blir dessutom kortare än Trafikverkets lösning. Kostnaden för lokaliseringsutredningen skulle motsvara kostnaden för de planerade omkörningsspåren.

Med blicken minst 50 år framåt krävs två nya spår på hela sträckan Göteborg-Alingsås. En bergtunnel norr om Aspen, för den tunga och snabba trafiken, ger såväl miljövinster som byggnadstekniska och samhällsekonomiska fördelar. Det finns ingen annan hållbar lösning.

Järnvägsföreningen ställer därmed följande frågor till Trafikverket:

- Med vilket tidsperspektiv planerar Trafikverket?
- Hur ser Trafikverket på ras utmed Sävån när godstågen blir allt fler och tyngre?
- Hur många fastigheter kommer att lösas in på grund av skredrisken?