



Informationsbrev 16 2023-06-07

Den glömda faktorn

Mycket har sagts om Trafikverkets planer att minska och ändra den spårbundna lokaltrafiken från Göteborg österut genom Partille, Lerum och Alingsås mot Stockholm. Det ekonomiska har diskuterats. Det tekniska och geografiska likaså. Geotekniska frågor har beskrivits. Det har bevisats att nuvarande trafik är för snabb och för tung. Trafikverket har presenterat sina lösningar för allt och sopat alla andra förslag under mattan.

Men en faktor har inte diskuterats i myndighetens planer, eller inte ens tänkts på inom de officiella lösningarnas omfattning. Det som inte finns med, varken i planering eller i den tänkta konstruktionen. Hur den nuvarande sträckans räls kom till och vad dess existens har skapat – platser som erbjuder den lugna, lantliga, tillgängliga men ändå skyddade semi-suburbana atmosfär som är Partille, Lerum och Alingsås och som möjliggör mycket av livet och levandet på västgötslätten.

Västra Stambanan har varit och borde fortsätta att agera som den ekonomiska, teknologiska, kommunikativa och kulturella huvudartaren. När den i sin helhet eller i någon del ändras så förändras hela området. Men den fjärde har inte diskuterats.

När Sveriges västra stambana mellan Göteborg och Stockholm skapades i mitten av 1800-talet började en ekonomisk, industriell, kommunikativ och kulturell förändring. Det var en del av ett växande samhälle där alla fyra faktorer ändrades tillsammans. Men med tiden verkar det som om den viktigaste, den fjärde förlorade sin roll som en planeringsfaktor. Resultatet av denna "uppspeedade samhällsrytm" (Harry Martinson), detta kulturförakt som tidningarna nu diskuterar är att planerna Trafikverket presenterar saknar den parallella förändringen som måste vara del av all större samhällsplanering.

Kultur har två ansikten som lever tillsammans – fysisk- och beteendekultur. Den ena är beroende av den andra och driver den andra men de är ofta inte simultana. Båda är väsentliga för de andra faktorernas presentation och fullgörande. Med andra ord, om en av de fyra faktorerna ignoreras, kommer ett projektet skapa problem, inte lösa dem. Och längs denna sträcka är det möjligt, både fysiskt och beteendemässigt. Tidsmässigt kan effekten ligga någonstans i början av 2030-talet.

Svaret är att bryta stambanan mellan Göteborg och Alingsås till två banor: att upprusta den nuvarande banan för pendling genom att planera med tankar om framtiden genom att bygga en tunnel från Partille till öster om Floda för fjärr- och godstrafik.

Berget tillåter det, finanserna är goda och den hittills glömda kulturfaktorn innefattad.

Tankesmedjan / Järnvägsföreningen i Lerum

Björn Stahre, ordf. Lennart Wassenius, vice ordf.-

