



Informationsbrev 18 2023-10-27

Nästa skred kan drabba Lerum

Skredet vid motorvägen E6 utanför Stenungsund utlöstes blixtnabbt och utan förvarning. Motorvägen förflyttades 40 meter i sidled. Lyckligtvis inträffade skredet på natten och inga människor kom till skada.

Skredet visar hur förrädisk kvickleran är. Kvicklera finns det gott om i Västsverige och Göteborgsområdet. Stor försiktighet och noggrannhet måste iakttas vid arbeten med kvicklera.

Nu planerar Trafikverket för "sidospår/uppställningsspår" vid Lerums station. Ett mycket farligt projekt. Nästa skred i Västsverige kan komma just här och drabba såväl E20 som Västra Stambanan och Säveån, med konsekvenser betydligt mer omfattande och katastrofala än vid Stenungsund.

Trafikverket planerar att starta sidospårsprojektet under 2024. Ett riskfyllt projekt som ska bedrivas på högriskmark (enligt SGI), dyrt (800–1000 miljoner) och med mycket kort livslängd (6-8 år). Dessutom kommer utbyggnaden att begränsa kapaciteten och störa den befintliga trafiken på Sveriges mest trafikerade bana under minst 2 år.

En kort repetition av SGI:s slutsatser. 2019 bekräftades misstanken om skredrisker för Västra Stambanan/E20. Statens Geotekniska Institut (SGI) redovisade då resultatet av en kartläggning av de geotekniska förhållandena utmed Säveån och anslutande marktyper genom kommunerna Partille och Lerum. Järnvägsföreningen har tidigare redovisat SGI:s slutsatser i Infobrev 14 (bilägges). Under rubriken *Skredrisker i ett förändrat klimat – Säveån*, säger SGI att sannolikheten för skred/ras och dess konsekvenser är stor i Lerums centrala delar. Utredarna betonar också att ökade regnmängder i ett förändrat klimat, slänterosion, vibrationer samt arbetsmaskinernas påverkan ytterligare förstärker risken.

Kan trafiken ledas om vid ett skred? I Stenungsund går det, trots allt, ganska bra genom att utnyttja gamla väg E6. I Lerum finns, i princip, inga möjligheter alls om väg E20 och Västra Stambanan klipps av. Samtidigt vill vi påminna om att det planerade sidospårsprojektet vid Lerums station inte löser det stora och väl dokumenterade kapacitetsproblemet på Västra Stambanan sträckan Göteborg-Floda-Alingsås. Sträckan har också det mindre smickrande epitetet "Sveriges värsta flaskhals".

Den självklara lösningen är en 4-spårsutbyggnad på sträckan Göteborg-Floda-Alingsås. Kommunerna Partille, Lerum och Alingsås erbjuder en ny lokalisering för tillkommande spår, en s.k. Grödingelösning. Det är hög tid att Trafikverket ges uppdraget att starta

lokaliseringsutredningen på sträckan. Med ett sådant uppdrag kan Trafikverket dra tillbaka sidospårsprojektet.

När Regeringen/Tidöpartierna stoppade höghastighetsprojektet, i december 2022, innebar det att Västra Stambanan åter blev strategisk och mer intressant för investeringar. I kombination med pågående projekt i Göteborg - farledsfördjupningen i Göteborgs/Sveriges hamn och dubbelspårsutbyggnaden av Hamnbanan - är detta både logiskt och rimligt.

Den långvariga flaskhalsen på Stambanan, Göteborg-Floda-Alingsås, måste byggas bort. Mot bakgrund av det omfattande förarbete/utredningsarbete som bedrivs, kan byggstart ske ganska snart och spåren vara färdiga för trafik en bit in på 2030-talet. Regeringen/Tidöpartierna uppmanas att omgående starta den formella processen för 4-spårsprojektet Göteborg-Floda-Alingsås!

Tankesmedjan/Järnvägsföreningen i Lerum

Björn Stahre, ordf. Lennart Wassenius, vice ordf.