



Informationsbrev 20

Järnvägsinvesteringar - Miljö

Tillbakablick

Tankesmedjan/Järnvägsföreningen i Lerum startade för 20 år sedan, som svar på föreslagna lösningar för Västra Stambanans *Kapacitets- och Miljöproblem*, sträckan Göteborg-Alingsås.

- **Kapacitet:** Trafikverkets förslag att komplettera med ett nytt dubbelspår, parallellt med befintligt, återtogs efter övertygande argument av Järnvägsföreningen och politiken i kommunen. Kapacitetsproblemet var alltså redan för 20 år sedan ett faktum, men har ännu inte fått en slutlig lösning.
- **Miljö:** Västra Stambanans befintliga dubbelspår ligger inklämd mellan motorvägen E20 och Säveån. Statens geotekniska institut, SGI, visar i en geoteknisk utredning (2018) att spåren, genom centrala Lerums, m.fl. samhällen, delvis vilar på instabil lera med inslag av kvicklera, vilket kan ge skred i Säveåns slänter.

Nutid

- **Kapacitet:** Underlåtenhet att komplettera med nytt dubbelspår på sträckan Göteborg- Alingsås har skapat en akut situation för både gods- och persontrafik. Detta förstärks ytterligare när nu Trafikverket, akut, tvingas planera och genomföra byte av räls och kontaktledningar. Detta arbete sträcker sig över flera år, då tågtrafiken, under del av dygnet, *endast har tillgång till ett spår!* 55-65% av tågkapaciteten, mellan Sveriges två största städer, faller bort. Göteborgs Hamn rustar för framtida godsvolymer och redan nu genererar hamnen Västra Stambanans tyngsta och viktigaste godstransporter. Järnvägsföreningen har tagit del av Hamnens Järnvägsstrategi, inklusive prognoser och föreslagna åtgärder. Företaget skriver:

För att möta trafiktillväxten tillkommer ökningen, i första hand, på Västra Stambanan, sträckan Göteborg-Alingsås. På denna sträcka samsas godståg, pendeltåg, regiontåg och X2000. Kapaciteten på endast två spår är därmed ansträngd redan under nuvarande förhållanden. För att klara av kommande volymökningar bör sträckan Göteborg- Alingsås byggas ut till fyrspår.

I tabellform redovisas containerökningen till +45% mellan åren 2023 och 2035.

- **Miljö:** Svenska företag arbetar idag med riktlinjer och policydokument inom miljöområdet och resan mot netto noll i en cirkulär ekonomi. Att verka för koldioxidneutralitet har blivit en överlevnadsfråga för företagen. Klimatomställningen är helt avgörande för industrin och näringslivet, såväl nationellt som internationellt.

Vid myndighetsupphandlingar krävs redovisningar av Miljöpolicyarbetet, vilket också är en viktig konkurrensfaktor.

När företag beräknar miljöbelastning ingår oftast *transportbehoven*, som en betydelsefull faktor. Järnvägstransporter är klimatsmarta jämfört med alternativen beroende på att *tåg drivs med fossilfri el från vattenkraft*.

Ett talande exempel på transportbehov på järnväg är Volvo Lastvagnar som tillverkar lastbilshytter i Umeå och utnyttjar stambanorna för slutleverans i Göteborg. Det samma gäller för företagets motortransporter från Skövde, och från den planerade batterifabriken utanför Mariestad uppmanar tillståndsgivande myndighet att företaget undersöker möjlighet till transport på järnväg.

Åtgärder

Järnvägstrafiken har ökat med 65% under åren 1990-2022 men det stora språnget mot flerdubblad tågtrafik återstår. Rikspolitikens krampaktiga beslutsångest måste brytas och järnvägssatsningar betraktas som en avgörande del av Sveriges förmåga att uppfylla målet: *klimatneutralitet år 2045*. Utan viktiga och snabba järnvägssatsningar når inte Sverige målen. I ett uttalande av vd för Svenskt Näringsliv, Jan-Olof Jacke och dess ordförande Jakob Wallenberg framgår:

- * Klokt av nuvarande regering att vilja prioritera satsningar på gods och pendling.
- * Sammanställ och därmed tydliggör hela landets kapacitetsbehov och underhållsskuld.
- * Lös "flaskhalsar" (*Läs: 4-spårsutbyggnad Göteborg-Alingsås*) för att inte bli tillväxthämmande.
- * Upprätta en samhällsekonomisk analys för att få svar på frågorna – vad är kostnaden för näringslivet och samhället när järnvägsnäten är överbelastade och lider av underhållsbrister?

Sammanfattning

Järnvägsföreningen har nu envist och övertygande redovisat sin bestämda uppfattning i ett 20-tal infobrev, att Västra Stambanans kapacitet och säkerhet löses med ett tillkommande dubbelspår i tunnel norr om sjön Aspen, *som i första hand betjänar gods- och fjärrtåg*. Väl utredda etappförslag, kostnader, tunneldragning med sträckförkortning, tidsåtgång, störningsfritt byggande och materialåtervinning har redovisats.

Infrastrukturinvesteringar har långa avskrivningstider, med livslängder över sekler.

Kommunerna Partille och Lerum har pekat ut det tänkbara området för tunnelalternativet i sina respektive översiktsplaner.

- Stoppa planerna på vändspår, Lerums C. Dyr: I miljard, kort avskrivningstid: 10 år.
- Komplettera med nytt dubbelspår före upprustningen av spår och elsystem.

Tankesmedjan uppmanar Regeringen att omgående låta Trafikverket genomföra en lokaliseringsutredning på sträckan Göteborg-Floda-Alingsås.

Projektets fördelar: hög samhällsekonomisk lönsamhet och kommunernas konsensus om linjesträckningen, d v s i en egen korridor skild från de befintliga spåren (Grödingemodellen).

Detta talar för snabbt genomförande (10 år), klart för trafik 2035.

Tankesmedjan/Järnvägsföreningen i Lerum

Björn Stahre ordf. Lennart Wassenius, vice ordf.