

## Icke synkroniserade investeringsplaner kostar samhället miljarder



**Flera nya faktorer understryker behovet** av en omgående utbyggnad av Västra Stambanan mellan Göteborg-Floda-Alingsås. Denna del av järnvägen är en av de samhällsekonomiskt mest lönsamma utbyggnaderna i Sverige, även om kalkylen begränsas till i stort sett enbart restidsvinster.

**Bristande kapacitet på befintlig järnväg**, och en obefintlig samordning av investeringsplanerna mellan olika trafikslag, bäddar för stora problem inom den kommande 10-årsperioden. Den för planeringen ansvariga myndigheten Trafikverket förefaller vara fastlåst i de numera skrotade planerna på höghastighetståg men hoppas kanske att de skall återuppstå.

**En faktor som ytterligare understryker nödvändigheten** av att planeringen för järnvägssträckan Göteborg-Floda-Alingsås snarast kommer i gång, är farledsfördjupningen in till Göteborgs hamn. När farleden är muddrad och klar, kan fartyg lastade med upp till 24 000 containrar anlöpa hamnen. Ställda på rad skulle de bilda en 17 mil lång sträcka. Antag att dessa containrar fraktas på Västra Stambanan med 40 vagnar per godståg. Det skulle kräva 600 godståg och lika många i retur. Under två veckor innebär det närmare 90 godståg per dag, vilket eventuellt kan låta sig göras men med effekten att pendeltrafiken på järnväg sannolikt måste läggas ner.

**Denna utveckling är Trafikverket medveten om**, men i stället för se problemet väljer man att lösa kapacitetsfrågan genom små kortsiktiga punktinsatser utmed banan. Lerums station är det senaste exemplet.

**Sveriges inträde i Nato ställer krav** på säkrare järnvägstransporter, i synnerhet från Göteborgs hamn. En utbyggnad av Västra Stambanan i en tunnel norr om sjön Aspen ger Nato en trygg järnvägssträckning med möjlighet att anlägga skyddsrum i anslutning till spåren. Samtidigt får X2000 och godstågstrafiken egna järnvägsspår med tillräcklig kapacitet. Pendeltrafiken kan vara kvar på befintlig bana utan nedläggningar av befintliga stationer och med möjlighet att fördubbla trafiken. Säkerheten ökar och järnvägstrafiken kan upprätthållas även om ett skred skulle slå ut befintlig järnväg.

**Dagens fastlåsta planeringsläge** för investeringar i järnvägsnätet är ett hinder för att farledsfördjupningen till Göteborgs hamn skall kunna synkroniseras med utbyggnaden av Västra Stambanan. Ett ökat antal containrar i Göteborgs hamn måste självklart kunna fraktas vidare och då helst med järnväg. Det är därför viktigt att snarast koordinera planerna för farledsfördjupningen och utbyggnaden av Västra Stambanan samt lösa finansieringsfrågan.

**Finansiering av järnvägsutbyggnad** på annat sätt än via statsbudgeten är ingen ny tanke. Sträckan Göteborg-Floda-Alingsås är ett av de samhällsekonomiskt mest lönsamma projekten i Sverige och flera järnvägsprojekt är privatfinansierade t ex Arlandabanan, Saltsjöbanan och Roslagsbanan. Andra projekt är brukarfinansierade t ex Öresundsbron, Sundsvallsbron och Motalabron. Modeller finns för en brukarfinansierad utbyggnad av Västra Stambanan sträckan Göteborg-Floda-Alingsås.

**Lösningen är enkel.** Ge Trafikverket i uppdrag att omgående starta planeringen för en nödvändig utbyggnad av Västra Stambanan till fyrspårskapacitet mellan Göteborg-Floda-Alingsås.

[Tankesmedjan / Järnvägsföreningen i Lerum](#)

Björn Stahre, ordf.

Lennart Wassenius, vice ordf.