

Vem vill inte rädda 800 miljoner och undvika en katastrof?



Vi talar om Västra Stambanan, 4-spårprojektet Göteborg-Floda-Alingsås, som varit på agendan i mer än 20 år utan att nya spår har sett dagens ljus. Sedan 2011-2012 har Trafikverket blockerat projektet med argumentet Götalandsbanan ska vara klar 2035, då frigörs kapacitet på Stambanan.

Men Tidöpartiernas beslut, december 2022, att stoppa Götalandsbanan och samtidigt markera en ny inriktning med fokus på arbetspendling och mer gods på järnväg får konsekvenser. Det innebär en renässans för Västra Stambanan, d v s Trafikverkets investeringsblockad kan upphöra.

4-spårslösningen Göteborg-Floda-Alingsås aktualiseras med argumenten

- * att bygga bort Sveriges värsta flaskhals.
- * att projektet ger mycket stor samhällsekonomisk lönsamhet.
- * att projektet kan komma igång snabbt och vara genomfört på 10 år.
- * att spåren lokaliseras i egen korridor, en s k Grödingelösning. Reservat finns inlagda i Partille och Lerums översiktsplaner.
- * att dragningen är ca en kilometer kortare än motsvarande sträcka utmed befintlig bana.
- * att Göteborgs hamns farledsfördjupning är klar 2028 och kräver fortsatt kapacitet på Västra Stambanan.
- * att Sveriges Nato-anslutning kräver fungerande infrastruktur.

Men det är bråttom. Trafikverket planerar att genomföra två dramatiska ingrepp på Västra Stambanan i närtid och avser

- * att göra Stambanan, Göteborg-Alingsås, enkelspårig under 2-3 år då kontaktledningsbyte ska ske.
- * att bygga två sidospår vid Lerums station under 2-3 år. Ett farligt projekt. Med en olycka likt den i Stenungsund, blir banan noll-spårig.

Kontaktledningsprojektet är möjligen motiverat. Kanske kan ledningen fungera i 10 år till? Notera att Nils Ericsson vid mitten av 1800-talet byggde hela Stambanan Göteborg-Stockholm på 10 år. Så nog borde man klara Göteborg-Floda-Alingsås på motsvarande tid, d v s klart 2035.

Sidospårprojektet är riskabelt av flera anledningar

- * stor risk, komplicerat att bygga på kvicklera
- * kostar 700-900 miljoner
- * kort livslängd
- * stör befintlig trafik i minst 2 år
- * projektet ger ingen ökad kapacitet

Men Trafikverket är inte beredda att ompröva (vilket Banverket gjorde på sin tid) utan är inställda på att starta projektet under 2024. Regeringen/Tidöpartierna måste gripa in så att hundratals miljoner inte kastas bort och att risken för en olycka likt den i Stenungsund undviks.

Men då måste Regeringen snarast uppdra till Trafikverket att starta förberedelserna för 4-spåret Göteborg-Floda-Alingsås. Ett sådant besked innebär att Trafikverket omprövar sidospårprojektet - det kan dras tillbaka. Kanske kan Trafikverket också ompröva kontaktledningsprojektet?