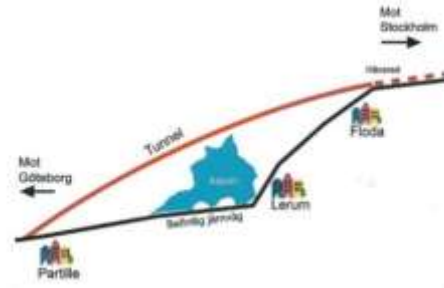


Halvhjärtad satsning på Göteborgs hamn ger dåligt resultat Icke synkroniserade investeringsplaner kostar samhället miljarder



Göteborgs hamn är Nordens största och viktigaste hamn. Men hamnen är inte enbart kajerna och kranarna i Göteborg. Hamnen börjar långt ute till havs vid inseglingrännorna och slutar långt inne i land, bland annat vid hamnens ”dry ports”. Hamnens betydelse också för NATO är stor.

Staten har beslutat satsa på muddring av inseglingrännorna så att större fartyg kan angöra hamnen. Man talar om containerfartyg som kan lasta 24 000 containrar. Men dessa containrar ska inte stanna i hamnen utan måste transporteras vidare tillsammans med allt övrigt gods som omsätts i hamnen. För denna del av transportkedjan planeras ingen nödvändig kapacitetsökning.

24 000 containrar ställda på en rad skulle bilda en 17 mil lång sträcka. Antag att dessa containrar ska fraktas på Västra Stambanan med godståg och 40 vagnar per tåg. Det skulle krävas 600 godståg plus 600 godståg i retur. Det innebär sammanlagt knappt 90 godståg per dygn under två veckor. Antagandet är inte orimligt eftersom huvuddelen av hamnens järnvägstransporter går via Västra Stambanan. Dessutom tillkommer övrigt gods på järnväg till / från hamnen.

Effekten för järnvägstrafiken blir att mycket av den övriga trafiken trängs ut.

Västra Stambanan blir i framtiden en godstrafikled med plats för ett och annat snabbtåg till / från Stockholm. Pendeltågstrafiken får reduceras kraftigt eller tas bort. Hur pendlingen ska gå till i framtiden verkar vara en underordnad fråga. Alternativet väg E20 har nått sitt kapacitetstak under rusningstid.

Denna utveckling är Trafikverket medveten om, men väljer kortsiktiga, dyra, lösningar som mötesspår och punktinsatser. Lerums station är det senaste exemplet. Pengar tycks saknas för långsiktiga stabila lösningar, medan katastrofprojektet Västlänken får kosta hur mycket som helst. Beräkningar visar att sträckan Göteborg-Floda (-Alingsås) är ett av Sveriges samhällsekonomiskt mest lönsamma järnvägsprojekt.

Västra Stambanan är byggd på instabila leror. Flera ras har inträffat och kommer att inträffa. Järnvägen passerar rakt genom åtta tätorter mellan Göteborg-Alingsås. Den miljömässiga påverkan med buller, vibrationer och elektromagnetisk strålning är alltför stor redan idag.

Sveriges inträde i NATO ställer krav på säkrare järnvägstransporter, också till/från Göteborgs hamn. En utbyggnad av Västra Stambanan i en bergtunnel norr om sjön Aspen ger NATO en trygg järnvägssträckning med möjlighet att spränga ut berggrum i anslutning till spåren. Samtidigt skulle X2000 trafiken och godstågstrafiken få egna järnvägsspår med tillräcklig

kapacitet. Pendeltrafiken kan vara kvar på befintlig bana utan nedläggningar av befintliga stationer och med möjlighet att fördubbla trafiken. Att separera järnvägen med två spår i befintligt läge och två spår norr om sjön Aspen ökar säkerheten: Järnvägstrafiken kan upprätthållas, även om ett skred eller olycka 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 prioritera utbyggnadsprojekten och lösa finansieringsfrågan.

I ett första steg bör Trafikverket omgående få i uppdrag att starta planeringen för en nödvändig utbyggnad av Västra Stambanan till fyrspårskapacitet mellan Göteborg-Floda-Alingsås.

Björn Stahre
Ordf.

Lennart Wassenius
vice.ordf.

Se även Tankesmedjan / Järnvägsföreningens hemsida ilerum.com