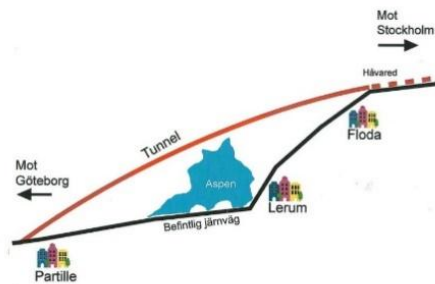


Argument för tunnel norr om Aspen



I samtliga Nationella planer för transportinfrastrukturen, de senaste 15 åren, har 0 kronor föreslagits för att bygga bort Sveriges värsta flaskhals, Göteborg-Floda-Alingsås. Inte bara en gång, utan varje gång, vid fyra tillfällen.

Detta är en faktasammanställning av goda och relevanta argument som talar för ytterligare två spår på sträckan Göteborg-Floda-Alingsås.

1. Banverkets sista generaldirektör, Minoo Akhtarzand, uttalade 2009 starkt stöd för en s k Grödinge- lösning mellan Göteborg-Alingsås. En bana som separerar fjärrtåg och godståg från övrig trafik och därigenom också sparar tid. Samtidigt beslutade Banverket att stoppa de förbigångsspår som då planerades i Lerums centrum.

2. Flaskhalsen / Getingmidjan i Stockholm har byggts bort. Nu måste även flaskhalsen i banans andra ändpunkt, Göteborg-Floda-Alingsås, åtgärdas. Då blir hela Västra Stambanan kapacitetsstark, robust och konkurrenskraftig och restiden Göteborg-Stockholm kan bli 2 timmar och 30 minuter.

3. Under 1990-talet byggdes framgångsrikt Grödingebanan. Grödingelösningen tål att upprepas även i Västsverige. Där kan spåren lokaliseras i en tunnel norr om sjön Aspen. Partille och Lerums kommuner har anvisat ny korridor i sina översiktsplaner, där banan byggs i urberg.

4. Den samhällsekonomiska lönsamheten är mycket god. Tunneletappen, Göteborg-Floda, kan med Trafikverkets kostnadsuppgifter för likvärdiga tunnlar byggas för 8-9 miljarder i 2025 års prisnivå. Projektet kan bedrivas 24/7 utan att störa pågående trafik, varför projektet kan upphandlas i konkurrens med god kostnadskontroll. Netto/nuvärdeskvoten (NNK) kan beräknas till ca 1,2. Restidsvinsten, ca 8 minuter, mellan Göteborg-Alingsås är helt avhängig av att tunneln byggs.

5. En samfinansiering av projektet mellan Staten och resenärerna innebär att projektet kan vara avbetalat inom 20 år. Detta förutsätter bland annat ett påslag på biljettpriset om 40 kronor.

6. Västra Stambanegruppen tillsammans med Västra Götalandsregionen genomförde 2018 ett omfattande utredningsarbete, publicerat i rapporten Indikativ lokaliseringsutredning. Utredningen föreslog ett nytt dubbelspår skilt från befintlig bana. Utredningen fick stöd av dåvarande regionrådet Johnny Magnusson som vid en presskonferens argumenterade för investeringar i närtid, för att få ett slut på de ständiga trafikinfarkterna.

7. Bristanalyser. I den Nationella investeringsplanen, Utpökade bristanalyser, 2018-2029, bilaga 2, listar Regeringen ett antal utredningsuppdrag, bl a Västra Stambanan med dess bristande kapacitet, punktlighet, robusthet och säkerhet samt långa restider. Uppdraget skulle bedrivas, "så att resultatet kan övervägas i nästa planrevidering". Men det skulle dröja tre år och (2021) innan Trafikverket levererade sitt svar.

8. Omledning (redundans). Västra Stambanan byggdes i låglandet utmed Säveån för 175 år sedan i en tid då dynamiten inte fanns. På sträckan Dergården-Hedefors ligger banvallen dessutom på hög bank, vilande på kvicklera under ett tunt lager torrskorpa. Allt tyngre och tätare godstågstrafik i kombination med klimatförändringar ökar markant riskerna för skred.

9. Tidöpartierna beslutade i december 2022 att stoppa höghastighetsprojektet Götalandsbanan. Det borde därför nu finnas utrymme för investeringar i Västra Stambanan.

Hösten 2024 redovisade Trafikverket den omfattande rapporten Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägsnät, jämte bilagor, TRV 2024/68125. Sveriges värsta flaskhals, sträckan Göteborg-Alingsås ges inte mycket utrymme. Inte heller farledsfördjupningen i Göteborgs hamn, som kommer att generera stora ökningar av godstrafiken. Inte heller konsekvenserna av Sveriges Nato-medlemskap problematiseras.

Trafikverket bygger 2025-2026 två förbigångsspår i Lerums centrum, trots att Banverket stoppade ett identiskt projekt för 15 år sedan. Projektet borde ha omprövats p g a följande omständigheter:

- i ett område med hög risk på grund av kvicklera
- projektet är onödigt då en Grödingelösning är den enda långsiktiga lösningen
- befintlig trafik på Västra Stambanan och E20 störs avsevärt under 2½ år

Enligt kapacitetsrapporten planeras ytterligare två spår i befintlig sträckning, Göteborg-Partille, vilket innebär att man låser framtida utbyggnadsmöjligheter till befintligt stråk vilket omöjliggör en Grödingelösning.

Slutsatser och rekommendation

Investeringar i Västra Stambanan kan inte förhållas längre. Stambanan är, jämte Malmbanan, Sveriges viktigaste järnvägsprojekt. Att bygga i lera, utmed Säveån längs flera naturreservat och kulturmiljöer är inte bara riskfyllt utan även destruktivt när bättre alternativ finns. En Grödingelösning kan vara klar till 2035. Mycket arbete är redan gjort och medfinansiering är möjlig.

Tankesmedjan Järnvägsföreningen, som bildades 2005, har uppvaktat Regeringen med ett stort antal informationsbrev, där projektets fördelar och goda effekter beskrivits.

Föreningens uppmaning är:

Starta lokaliseringsutredningen för Göteborg-Floda-Alingsås nu!

Tankesmedjan / Järnvägsföreningen i Lerum, maj 2025

Björn Stahre, ordf. Lennart Wassenius, vice ordf.