

# Förbättringsinsatser ska utveckla tågtrafiken

Västra Stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar. Den knyter ihop två storstadsregioner och transporterar varje år 7 miljoner resenärer samt 6 miljoner ton gods. Efterfrågan på miljöanpassade transporter har ökat kraftigt och i dagsläget har stambanan nått sin absoluta maxkapacitet. Den hårda belastningen har medfört kännbara driftstörningar. Kapaciteten måste ökas och den måste ökas snabbt.

Redan 2001 genomfördes en omfattande förstudie som konstaterade att den bästa kapacitetsökningen skulle ske genom en utbyggnad till fyrspar på sträckan Floda – Aspen längs den befintliga bansträckningen. Två utbyggnadsalternativ presenterades som visade på trafikerings effekter, kostnader och nödvändiga åtgärder.

## Planeringen av fyrspar lades ner 2005

Tyvär kunde inte planerna realiseras. Lerums kommun anser visserligen att den nya fyrspariga järnvägen är mycket önskvärd, men vill ha en dragnings norr om tätorten istället. En ny utredning visade att en sådan sträckning är genomförbar, men till en kostnad som är långt över tillgängliga resurser. Eftersom ingen förhandlingslösning kunde uppnås blev Banverket 2005 tvungna att lägga ner planeringen av den nya bansträckningen.

## 2007 – akut kapacitetsbrist och Kraftsamling Väst

Trycket på Västra Stambanan har fortsatt att öka och situationen med de trånga spåren blir allt mer akut. Under 2007 tog därför Banverket initiativet till Kraftsamling Väst. Alla berörda aktörer samlades för att tillsammans identifiera och åtgärda brister i bland annat infrastruktur, fordon, rutiner och på så sätt förbättra kapaciteten och effektiv-

teten på sträckan. Målet är att på tre års sikt halvera antalet förseningar.

## Mer kapacitet, en nödvändighet

För att klara de uppsatta målen och för att järnvägstrafiken ska fortsätta vara ett attraktivt alternativ för människor och gods måste kapaciteten på Västra Stambanan öka. Det mest trånga partiet är på sträckan Göteborg – Alingsås och ett antal förbättringsåtgärder måste ske här och på några andra platser. Under 2009 startar därför planeringen för en serie insatser på dessa kritiska punkter. Dessa åtgärder kommer att ge en kapacitetsökning som till viss del kompenserar för bristen av fyrspar.

## Snabba och kostnadseffektiva insatser

Planeringstiden för de föreslagna åtgärderna är förhållandevis kort och hela paketet bedöms vara klart 2015. De viktigaste åtgärderna bedöms vara klara 2012. Den samhällsekonomiska nyttan av åtgärderna är goda, särskilt i relation till kostnaderna.

På nästa sida finns en förteckning på de åtgärder som kommer att genomföras. De är uppdelade i tre olika steg.



### STEG 1:

**Lerum:** Utbyggnad av förbigångsspår för godståg med riktning mot Göteborg/Sävenäs. Byggs på utrymmet mellan nuvarande spår och motorvägen. Plattformarna förlängs för att klara framtida längre pendeltåg. Bullerskyddsåtgärder genomförs i form av skärmar både norr och söder om järnvägen. Effekten blir att persontåg under dagtid kan köra förbi godståg och då kan trafiken öka.

**Stenkullen:** Utbyggnad av förbigångsspår för godståg i riktning från Göteborg/Sävenäs. Spåret byggs norr om järnvägen strax öster om nuvarande pendeltågsstation. Bullerskyddsåtgärder genomförs mellan nuvarande pendeltågsstation och strax väster om Orydsbäcken. Effekten blir förbigångar av godståg mot Hallsberg och därmed kan trafiken öka.

**Herrljunga:** Ny plattform för norrgående tåg som möjliggör bättre bytsemöjligheter mellan främst regiontåg och snabbtåg. Herrljunga kan därmed fungera som knutpunkt mellan olika trafiksystem på angränsande sträckor.

**Sävenäs rangerbangård:** Ny infart för godståg från Västra stambanan till Sävenäs rangerbangård. Kompletteras med ett spår vid sidan av rangerbangården som medger att även godståg mot Olskroken/Hamnbanan på ett effektivt sätt kan utnyttja den nya infarten.

**Torp:** Nytt förbigångsspår för godståg med riktning mot Hallsberg.

### STEG 2:

**Alingsås:** Ombyggnad av bangården som innebär att pendeltåg vänder mellan genomgående spår. Det innebär att pendeltåg som vänder i Alingsås inte behöver korsa Västra stambanan vilket förenklar och effektiviserar trafiken.

**Floda:** Ombyggnad av bangården som innebär att pendeltåg kan vända mellan genomgående spår. Åtgärden innebär att pendeltåg som vänder i Floda inte behöver korsa Västra stambanan vilket förenklar och effektiviserar trafiken.

**Algutsgården:** Nytt förbigångsspår för godståg mot Göteborg. Utbyggnaden är i första hand motiverad av ombyggnaden på Alingsås bangård och behöver vara klar innan denna påbörjas.

**Herrljunga:** Ny plattform för norrgående regionaltåg. Åtgärden möjliggör att Herrljunga kan fungera bättre som knutpunkt mellan de olika trafiksystemen: region- och snabbtåg.

### STEG 3:

**Vårgårda:** Förbigångsspår med plattform för regionaltåg mot Göteborg för möjliggöra planerade förbigångar mellan snabb- och regionaltåg.

**Remmenedal:** Nytt förbigångsspår för godståg med riktning mot Göteborg.

#### Kontakt

Projektledare  
Per Rosquist  
031-103239  
per.rosquist@banverket.se

Informatör  
Kerstin Olsson  
Telefon 031-10 32 15  
e-post kerstin.a.olsson@banverket.se

# Västra Stambanan

Sträckan Göteborg – Skövde

