



Informationsbrev 19

Västra Stambanan och Malmbanan – Sveriges viktigaste järnvägsprojekt

Det svenska järnvägsnätet mår inte bra. Underhållsskulden växer och angelägna nyinvesteringar kommer inte till utförande. Nu pågår arbetet med den nationella planen för transportinfrastruktur 2026-2037, som fastställs under 2025. Den stora utmaningen är att skapa ekonomiskt utrymme för att "beta av" underhållsskulden och samtidigt genomföra nya angelägna projekt.

Vi vill med detta informationsbrev understryka järnvägens stora betydelse. Sveriges åtaganden vad gäller minskning av växthusgaser kräver satsningar på järnvägen. Men även medlemskapet i NATO kräver, av säkerhetspolitiska skäl, satsningar i det svenska järnvägssystemet. Två projekt måste ges högsta prioritet.

Västra stambanan, 4-spårslösning på sträckan Göteborg-Floda-Alingsås

Ett nytt dubbelspår, i egen korridor (en s.k. Grödingelösning) har utretts under lång tid med bland annat följande rapporter:

- Två spår norr om Aspen. Järnvägsföreningen (2009).
- Åtgärdsvalsstudie Göteborg-Alingsås. Trafikverket (2015).
- Indikativ lokaliseringsutredning. Västra Stambanegruppen (2019).



Projektet kan med fördel bedrivas i två etapper, där "raka spåret" från Partille/Mellby till Floda/Håvared är den första. Denna del av projektet kännetecknas av hög "planeringsmognad". Spåren blir tunnelförlagda på hela sträckan.

Projektets andra etapp definieras främst av att bana och väg E20 byggs samtidigt och förläggs i samma korridor. Godstågen och de fjärr- och regionalåtgångar som inte gör uppehåll på Alingsås station utnyttjar den nya och snabbare banan medan pendeltrafiken trafikerar dagens bana.

Projektets prestanda

- Sveriges värsta flaskhals byggs bort
- Restiden Göteborg-Stockholm blir 2 timmar och 30 minuter.
- Västra Stambanan är pulsådern för Sveriges godstrafik. Farledsfördjupningen i Göteborgs hamn och Hamnbanans dubbelspårsutbyggnad ställer krav på motsvarande kapacitet på stambanan.
- Stark samhällsekonomisk lönsamhet och viktigt **lokalt, regionalt och nationellt**.
- Korridor i bergtunnel innebär och kostnadseffektivt byggande, sju dagar/vecka.
- Egen korridor (Grödingelösning) innebär att olika trafikslag kan separeras. Befintlig bana kan användas för pendelresor utan att stationer tvingas till nedläggning.
- Utbyggnaden kan genomföras i två etapper:
 - Etapp 1: Göteborg/Partille - Floda/Håvared. Byggtid: 5-6 år, kostnad 7-8 miljarder. Etappen innebär att 7 av 10 stationer längs sträckan inte längre störs av fjärr- eller godståg. Etappen är en kilometer kortare än befintlig bana.
 - Etapp 2: Floda/Håvared - Alingsås/Bälinge. Byggtid 5-6 år, kostnad 7-8 miljarder.
- Störningar vid ras/skred i elimineras när alternativ transportled skapas.
- Reservat finns inlagt i Partille och Lerums översiktsplaner.

Men det är bråttom. Trafikverket planerar för sidospårsutbyggnad vid Lerums station. Ett högriskprojekt (skredfarligt enligt SGI), dyrt (800-1000 miljoner), kort livslängd (7-10 år).

Utbyggnaden påverkar trafiken på den mycket trafikerade banan i ca två år.

Om ett ras/skred inträffar drabbas även väg E20. Alternativa kapacitetsstarka transportleder som vid Stenungsund, där gamla väg E6 kan utnyttjas, saknas.

Samtidigt planerar Trafikverket byte av kontaktledningar vilket gör Sveriges mest trafikerade bana, Göteborg- Alingsås, enkelspårig under 2 1/2 år.

Ett tydligt besked från regeringen, senast under våren 2024, att starta planeringen för dubbelspårsutbyggnaden, ger Trafikverket möjlighet att dra tillbaka sidospårsprojektet.

Västra stambanans felande länk, Göteborg-Floda-Alingsås är, relativt sett, billig att bygga. Jämfört med Boråsbanan (ca 50 mdr kr) är kostnaden för Västra stambanan, Göteborg-Alingsås, ca 15 miljarder kronor, och projektet kan färdigställas på ca 10 år.

Malmbanan

Sverige och Norrbotten är tydligt profilerade i den gröna omställningen. LKAB har malm, men det saknas transportkapacitet på Malmbanan. Regeringen/Tidöpartierna beslöt, den 22 december 2022, att stoppa höghastighetsprojektet och samtidigt meddelades inriktningen för fortsatta satsningar. Nu är gods och pendling de nya nyckelorden med syfte att stärka jobb och tillväxt.

Järnvägsföreningen uppmanar regeringen att snarast ge besked om utbyggnaden av Västra Stambanan (Göteborg-Floda-Alingsås) och Malmbanan.

Tankesmedjan/Järnvägsföreningen i Lerum

Björn Stahre, ordf. Lennart Wassenius, vice ordf.