



Informationsbrev 25

Bygg bort Sveriges värsta flaskhals!

Järnvägen Göteborg-Floda-Alingsås saknar kapacitet att klara dagens och morgondagens trafik. Denna kapacitetsbrist drabbar hela Sveriges exportindustri, personresorna mellan Göteborg-Stockholm samt pendeltrafiken. Fördjupningen av inloppet till Göteborgs hamn samt NATO-anslutningen ger ytterligare tung trafik på järnvägen. Sträckan måste snarast byggas ut med två spår.

- En dragning i tunnel norr om sjön Aspen ger stora fördelar. Här kan tung trafik och snabbtåg gå utan att störa vare sig miljö eller befintliga samhällen – en Grödingelösning.
- Utbyggnaden har en mycket hög samhällsekonomisk lönsamhet och är jämte Malmбанan Sveriges viktigaste järnvägsprojekt.
- Nils Ericson klarade att bygga hela sträckan Göteborg-Stockholm på 10 år. Göteborg-Floda-Alingsås kan vara klar för trafik inom 10 år – 2035.
- Resultatet är en kapacitetsstark och robust järnväg som medger 2 timmar och 30 minuters restid mellan Göteborg-Stockholm.

Satsningar på Västra Stambanan är nödvändiga. Den är Sveriges viktigaste godstransportled och av stor nationell betydelse för utrikeshandeln. Men kapaciteten räcker inte. Containertrafiken på järnväg via Göteborgs hamn ökar med omkring 3% per år. Den nu pågående farledsfördjupningen till Göteborgs hamn gör att containerfartyg med upp till 26 000 containrar kan angöra hamnen. Om alla dessa containrar skulle transporteras på järnväg via Västra Stambanan krävs omkring 600 godståg i båda riktningarna. Alternativa kapacitetsstarka järnvägssträckor för dessa transporter saknas.

Tankesmedjan/Järnvägsföreningen i Lerum har uppmanat regeringen att starta planeringsprocessen för detta viktiga projekt. Utbyggnaden kan göras i en egen korridor helt utan konflikter med vare sig trafiken på den befintliga banan, miljön eller befintliga samhällen. Både Partille och Lerums kommuner har i sina respektive översiktsplaner anvisat en korridor för "två spår i tunnel norr om Aspen". Möjligheterna att finansiera projektet med en särskild finansieringslösning är goda.

Nu pågår arbetet med en nationell plan för infrastrukturen i Regeringskansliet. Vilka projekt som prioriteras, för perioden 2026 - 2037, vet vi första kvartalet 2026, då regeringen fastställer planen. Ytterligare två spår på Västra Stambanan, sträckan Göteborg-Floda-Alingsås, har varit aktuellt i mer än två decennier. Tidigare regeringar har prioriterat Götalandsbanan medan Västra Stambanan fått vänta. Men nu är Götalandsbanan borta och Västra Stambanan kan äntligen prioriteras!

SVT-programmet "Hur fan hamnade vi här" riktar förödande kritik mot det allvarliga tillståndet i det svenska järnvägsnätet. Här finns en mycket stor underhållsskuld samtidigt som viktiga investeringar lyser med sin frånvaro.

Konstateranden

- Västra Stambanan saknar kapacitet för att tågtrafiken skall kunna utvecklas.
- Personresandet på Västra Stambanan ökar kraftigt för såväl fjärr-, regional- som pendeltågstågen.
- Det fördjupade hamninloppet till Göteborgs hamn öppnar för betydligt mer containertrafik. Huvuddelen av denna trafik skall fraktas med tåg till och från hamnen på Västra Stambanan.
- Den mest effektiva lösningen att bygga en tunnel norr om sjön Aspen.
- Byggtiden för den första etappen (Partille-Floda) beräknas till 6–7 år.
- Kostnaderna för den första etappen har beräknats till omkring 9 mdr kronor.
- Projektet har en mycket stor samhällsekonomisk lönsamhet.
- Utan en tunnel kommer pendeltrafiken efterhand att strypas och flyttas till väg E20.

Sammantaget innebär detta att Västra Stambanan uppgraderas till en robust och långsiktigt hållbar järnväg med starkt ökad kapacitet. Restiderna blir betydligt kortare. Projektet kan genomföras i närtid och vara klart omkring 2035.

Mer information finns på Järnvägsföreningen/Tankesmedjans hemsida ilerum.com

Tankesmedjan/Järnvägsföreningen i Lerum

Björn Stahre, ordf. Lennart Wassenius, vice ordf.