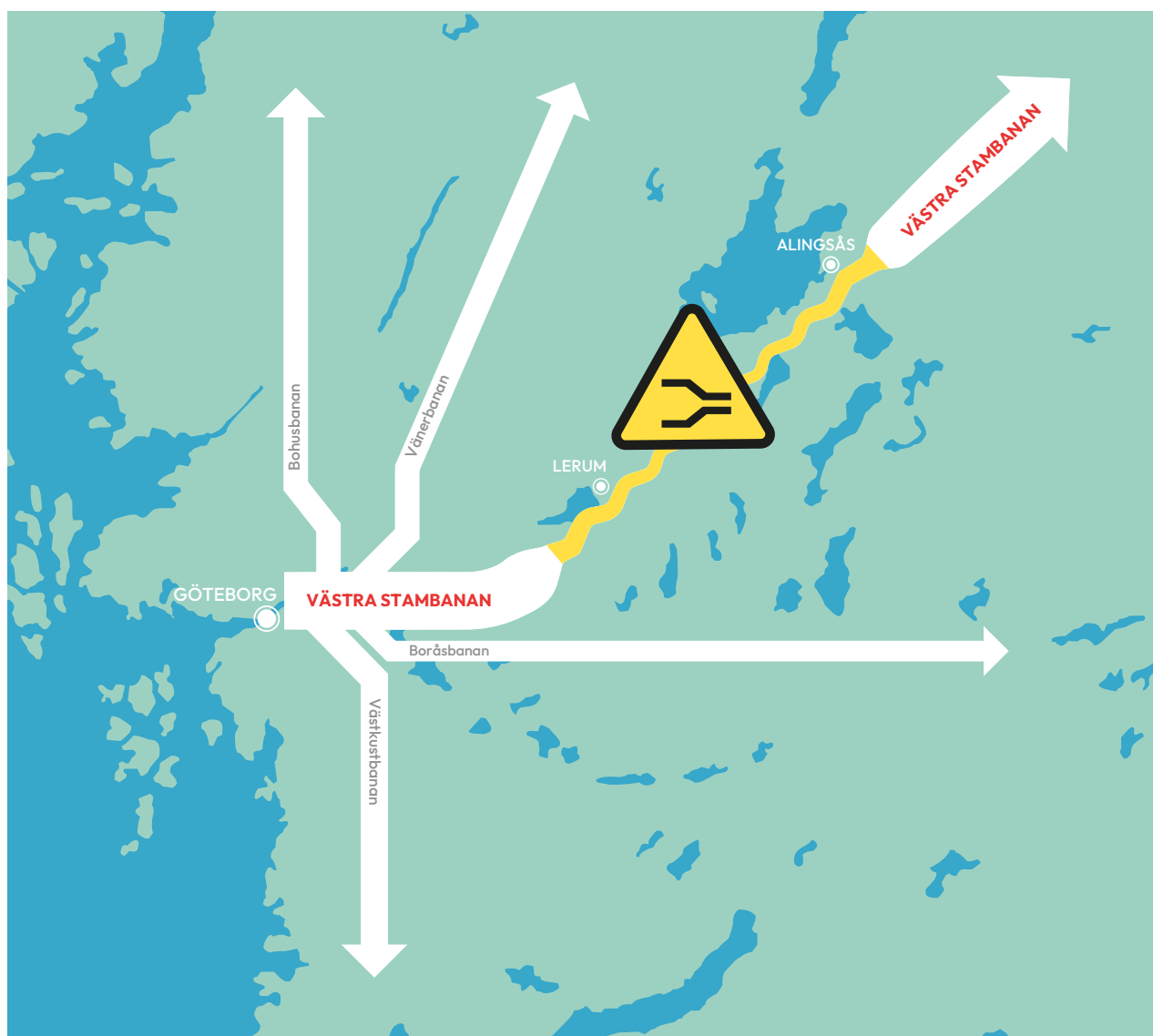


Bygg bort Sveriges värsta flaskhals



Göteborg–Stockholm på 2 timmar och 30 minuter

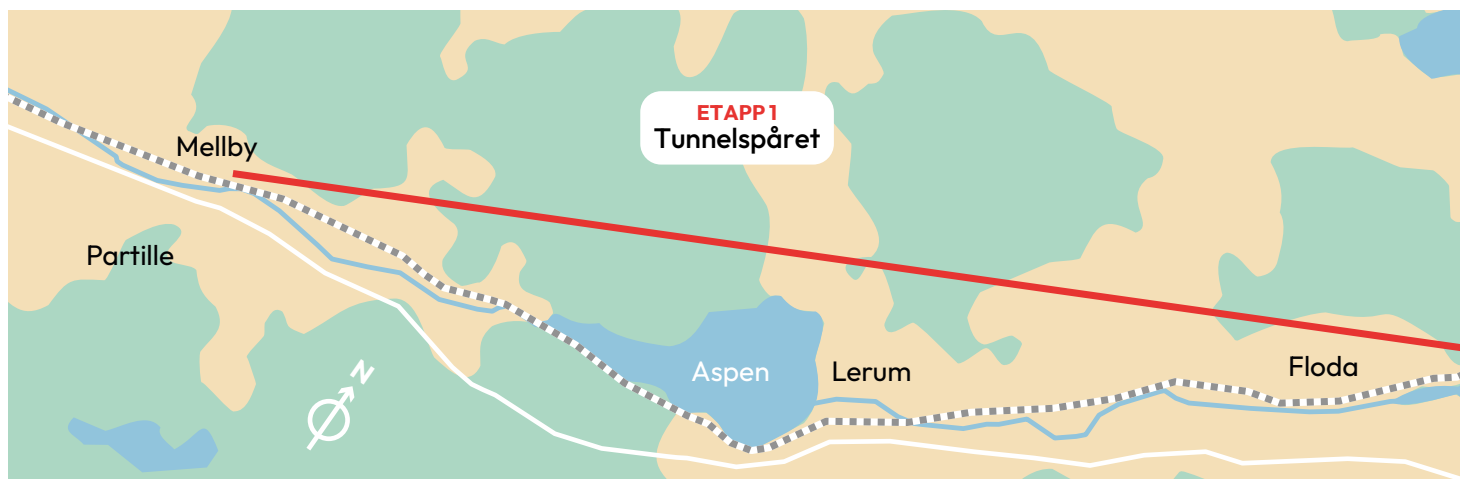
Gods- och snabbtåg separeras från lokaltåg

Minskad sårbarhet

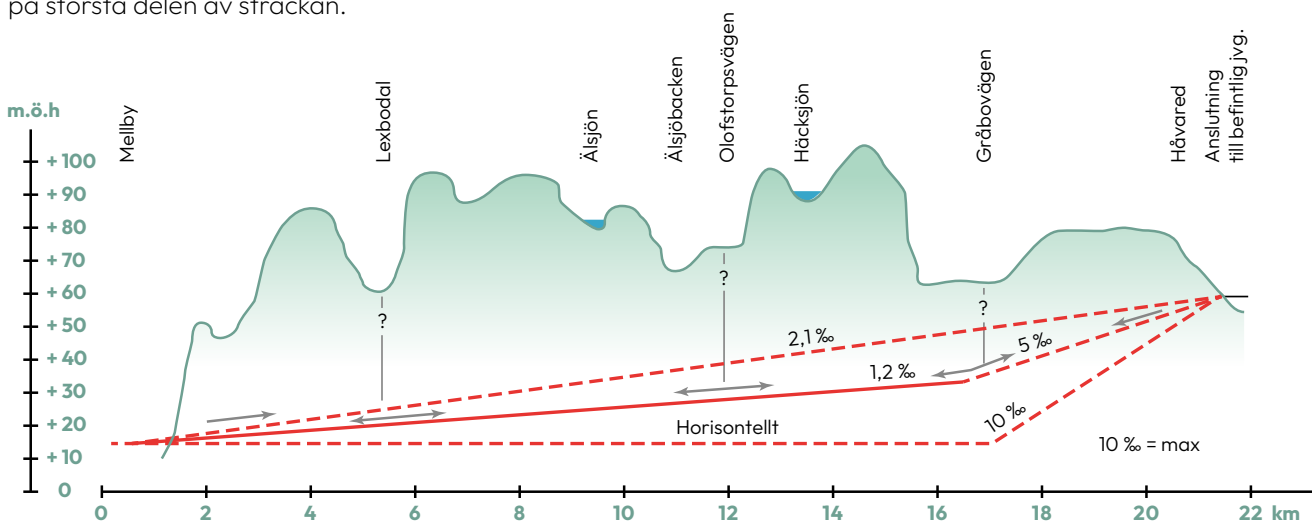
SVERIGES VÄRSTA FLASKHALS

Västra Stambanan genom Lerums kommun går på en 150 år gammal bana, delvis byggd på kvicklera och med trånga passager genom tätorterna. Denna sårbara sträckning matar Sverige med transporter från Nordens största hamn. Den levererar resenärer mellan Stockholm och Göteborg, regiontrafik och en växande kollektivtrafik. Flaskhalsen blir trängre och mer sårbar för varje år och är ett hot mot Sveriges säkerhet.

Lösningen är två nya spår, i en egen korridor norr om sjön Aspen i Lerum. Banan blir en kilometer kortare än motsvarande sträcka längs den befintliga banan. Modellen är Svealandsbanan och Grödingebanan som båda blev stora framgångar.



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" och spåren blir tunnelförlagda på största delen av sträckan.



Tunnelsträckningen – i plan och profil – ger förutsättningar för snabba körtider och stora restidsvinster.

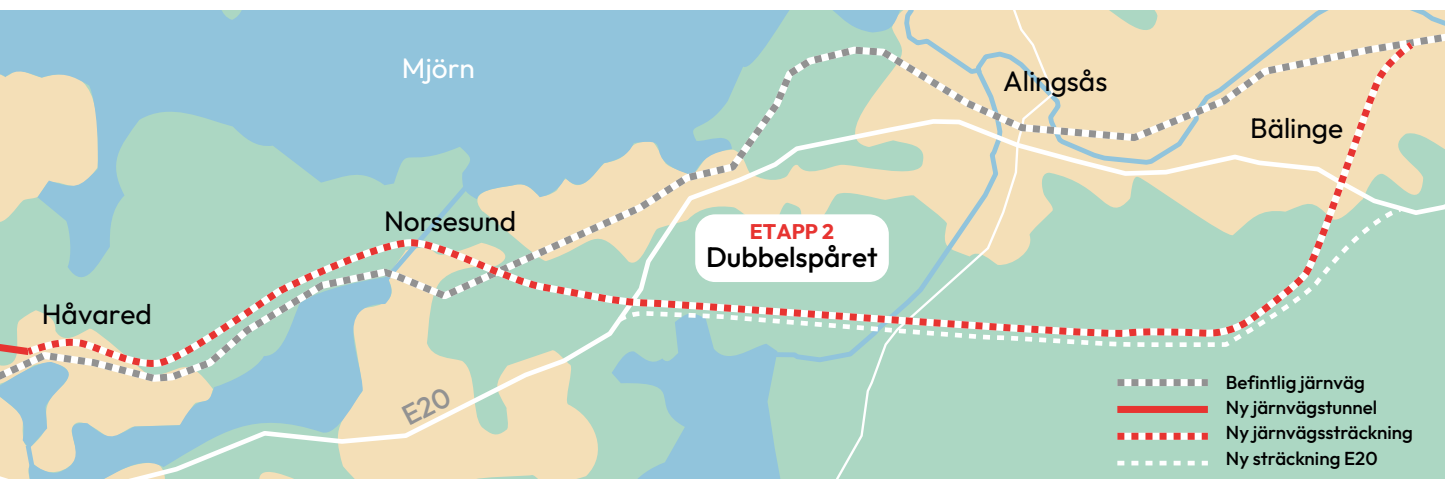
IKORTHET

- Tunnelbygget norr om Aspen har planerats sedan länge.
- Sträckan är 21,5 km lång varav 19,5 km i tunnel och 2 km ovan mark i ändarna.
- Tunneln kan byggas på 5 år och är kostnadsberäknad till cirka 9 mdr (prisnivå 2024).
- Omgivningspåverkan under byggtiden blir minimal på grund av effektivt tunnelarbete.
- Den samhällsekonomiska lönsamheten är mycket god, nettonuvärdeskvot 1,2 (NNK).
- Den befintliga banan kan nu bli en attraktiv pendeljärnväg med tätare trafik.
- Partille och Lerums kommuner är överens om lokaliseringen och järnvägsreservat finns inlagda i översiktsplanerna

SVENSK TILLVÄXT KRÄVER NYTT DUBBELSPÅR

Göteborgs hamn - Nordens största hamn - är knutpunkten för nordens export och import. Genom hamnens tågpendelsystem kopplas 26 inlandsterminaler samman, från Götaland till Norrland. Fördjupningen av inloppet till Göteborgs hamn samt NATO-anslutningen ger ytterligare tung trafik på järnvägen. Den ökade efterfrågan på godståg, pendel- och snabbtåg kan endast mötas genom ytterligare spårutbyggnad.

I projektets andra etapp planeras och byggs bana och väg (E20) samtidigt, det vill säga båda förläggs i samma korridor. Det innebär att godståg och de fjärrtåg som inte gör uppehåll på Alingsås station istället trafikerar den yttre och snabbare banan.



RESULTAT

Järnvägsbygge

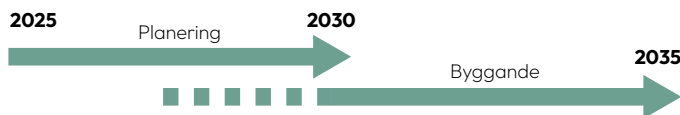
- Kapaciteten blir dramatiskt mycket större, vilket är gynnsamt för fjärr-, gods-, region- och lokaltrafiken.
- Restiderna minskar i alla reserelationer, bl.a. 2 timmar och 30 minuter, Göteborg-Stockholm.
- Minskad sårbarhet. Omledning blir möjlig och skilda spår ger stor riskminimering.

Samhällsbygge

- Kortare restider ger större rörlighet. Lokala arbetsmarknader integreras (= regionförstoring).
- När genomfartstrafiken, godstransporter och E20-trafik, "lyfts ut" från samhällena skapas möjlighet för ökat bostadsbyggande i stationsnära lägen.
- Stationssamhällenas renässans blir ett faktum.

TUNNELSPÅRET

Kan vara klart om 10 år



En integrerad planerings/projekterings/byggprocess är viktig för ett snabbt och effektivt genomförande.

Ballastmaterial för bygg- och anläggningbranschen har blivit en bristvara, varför bergtäkter i form av sprängsten från tunnelprojekt är värdefulla.



Björn Stahre, ordförande i Järnvägsföreningen i Lerum. Samhällsvetare och tidigare trafikutredare Oslo-Göteborgsregionen.



Lennart Wassenius, vice ordförande i Järnvägsföreningen i Lerum. Trafikingenjör med mångårig erfarenhet från Göteborgs stad.

RIKSDAGSBESLUT

Riksdagen beslutade 12/24 2024 om anslagen till väg och järnväg (underhåll och investeringar, ca 1200 miljarder för planperioden 2026-2037. I debatten framfördes nödvändigheten av att Stambanans flaskhals måste byggas bort. Det bådär gott! Samtidigt vet vi att konkurrensen är hård. Det gäller att projektet finns med i investeringsplanen som fastställs av Regeringen under våren 2026. Sakargumenten är mycket starka för att prioritera två nya spår på sträckan Göteborg - Floda- Alingsås. Detta gäller, inte minst för den starka samhällsekonomiska lönsamheten, Sveriges Natomedlemskap med mera. Dessutom erbjuder projektet en unik möjlighet när det gäller medfinansiering.

FÖRSTA ETAPPEN

Partille/Mellby - Floda/Håvared är färdigutredd och politisk konsensus om lokaliseringen råder i Partille och Lerums kommuner. Spåren är lokaliserade i en tunnel norr om sjön Aspen (heldragen röd linje på föregående uppslag) och möjligheten att medfinansiera projektet är fullt möjligt.

MEDFINANSIERINGENS KONSTRUKTION

Tunnelavgifter, som betalas av resenärs- och godskollektivet. Operatörernas roll och uppgift blir att administrera avgifterna.

Följande antaganden gäller:

- För persontrafiken sätts avgiften så, att den motsvarar en biljettavgift om ca 40 kronor per enkel resa med fjärrtågen. För regiontågen är avgiften 5 kronor. Avgiften tas både under bygg- och amorteringstiden för lånen.
- För godstrafiken utgår en avgift om 3000 kr/tåg.
- Staten förbinder sig, att under byggtiden betala 900 miljoner kronor per år.
- Passagerare fjärrtåg: 4.000.000 personer/år.
- Passagerare regiontåg: 3.500.000 personer/år.
- Anläggningskostnaden är beräknad till 9 miljarder.
- Byggtid: 5 år (2030-35).

UTFALL

Med dessa antaganden är det möjligt att betala låneskulden cirka 20 år efter byggstart. Spåren kan vara klara för trafikering 2035 och tunnelavgiften kan avvecklas tolv år senare.

FINANSIERINGSANSVARET FÖRDELAS

STATEN: 50 %
Ca: 4.5 miljarder kronor

RESENÄRS- OCH GODSKOLLEKTIVET: 50 %
Ca: 4.5 miljarder kronor