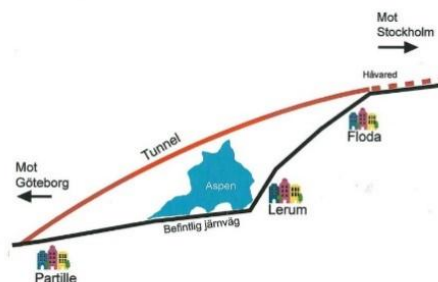


Sveriges viktigaste järnvägsprojekt - Vad händer?



Våren 2025 informerade Tankesmedjan/Järnvägsföreningen i Lerum i personliga möten ett stort antal myndigheter och organisationer. Inför remissbehandlingen av Trafikverkets förslag till långtidsplan vill Tankesmedjan/Järnvägsföreningen dels tacka för visat intresse, dels påminna om de starka argument som talat för en utbyggnad av Västra Stambanan etappen Göteborg Floda-- Alingsås

Bakgrund

Västra Stambanan mellan Göteborg-Alingsås vilar på en 175 år gammal utsliten bankropp delvis byggd i kvicklera och med trånga passager genom tätorterna. Denna sårbara sträckning matar Sverige med transporter från Nordens största hamn, Göteborg-Stockholm. Flaskhalsen blir allt trängre och mer sårbar för varje år och utgör ett hot mot Sveriges säkerhet. Lösningen är två nya spår i en egen korridor norr om sjön Aspen. Banan blir en kilometer kortare än motsvarande sträcka längs den befintliga banan. Förebilden är Grödingebanan vid Södertälje.

Göteborgs hamn – Nordens största hamn – är knutpunkten för Nordens utrikeshandel.

Hamnens tågpendelsystem kopplar samman hamnen med 26 inlandsterminaler.

Fördjupningen av inloppet till Göteborgs hamn samt NATO-anslutningen ger ytterligare tung trafik på järnvägen. Den starkt ökande trafiken kan endast mötas med ytterligare spårutbyggnad.

Trafikverkets kapacitetsanalys

Hösten 2024 redovisade Trafikverket (TRV) den omfattande rapporten "Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägsnät jämte bilagor, TRV 2024/68125".

Sveriges värsta flaskhals, Västra Stambanan mellan Göteborg och Alingsås, ges inte mycket utrymme. Inte heller problematiseras farledsfördjupningen i Göteborgs hamn som kommer att generera stora ökningar av godstrafiken eller Sveriges Nato-medlemskap.

Infrastukturplan 2026-2037

Tankesmedjan/Järnvägsföreningen i Lerum har presenterat ett förslag till utbyggnad en bergtunnel norr om sjön Aspen mellan Mellby i Partille och Håvared i Lerums kommun samt hur denna etapp kan finansieras. Genomförs förslaget skapas tillräcklig kapacitet under lång tid framåt samtidigt som det är samhällsekonomiskt mycket lönsamt.

I våra grannländer finns goda exempel på hur man lyfter ut stora projekt från respektive TRV och driver dessa projekt i egna organisationer. Detta skapar en nyttig konkurrens inom TRV, såväl tekniskt som ekonomiskt.

Vad händer?

Angående fördjupning av farleden in till Göteborgs hamn förefaller en samordning mellan TRV och Sjöfartsverket (SV) saknas. Muddringen av hamninloppet till Göteborgs hamn kommer att medge anlop av fartyg med last av 23 000 containrar. Hur godset skall komma till/från hamnen får tydligen bli en senare fråga. En lösning om järnvägen inte räcker till är naturligtvis lastbilar.

I stället för att planera för en långsiktig, robust lösning av kapacitetsproblemen på Västra Stambanan har TRV påbörjat en utbyggnad av Lerums station för belopp som närmar sig 1 miljard kronor. Investeringen är diskutabel eftersom den inte löser kapacitetsfrågan på lång sikt. Planering uppvisar dessutom brister. TRV har till exempel inte redovisat hur man tänker sig den framtida trafiken där, enligt våra beräkningar, godstrafiken ökar kraftigt på bekostnad av lokal/pendeltrafiken. Nedlagda stationer, färre uppehåll, mer busstrafik etc blir följden..

Vi befarar att effekten blir en starkt reducerad lokal/pendeltrafik med en överföring av resenärer till väg E20 som redan idag har stora kapacitetsproblem under rusningstimmar. När väl pendeltrafiken är minimerad kan banan utnyttjas för mer godstrafik med ytterligare störningar på närmiljön.

Inför pågående utbyggnad vid Lerums station visade TRV total nonchalans problemen med kvicklera. Förespeglande utrotning av parkslide, gjordes försök att torka ut kvickleran för att därigenom få en stabilare grund att bygga på. Men marken kommer så småningom att återfuktas och då återkommer riskerna för lerskred. Åtskilliga gånger genom åren har varningar för kvickleran utfärdats av olika myndigheter.

TRV:s pågående utbyggnad i Lerum resulterar i en järnväg som allvarligt påverkar samhället med buller och vibrationer. TRV försöker nu lösa in fastigheter i centrum av Lerum i syfte att minska antalet bullerstörda hus. Att resterna av den gamla centrumbebyggelsen förstörs är inte TRV:s problem. Bullret påstås lösas genom bullerskydd vid det nybyggda spårområdet och några hundratals meter i spårens förlängning åt båda hållen samt smärre bullerdämpande åtgärder vid ett antal fastigheter. Den ökande godstrafiken genererar dock buller såväl utanför som inom detta område och människor kommer att tvingas flytta bort från järnvägen för att få en acceptabel miljö. Detta rimmar dåligt med högräddande löften om stationssamhällets renässans.

Slutsats och rekommendationer

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 i Lerum har uppvaktat Regeringen med ett stort antal informationsbrev, där projektets fördelar och effekter beskrivits. Föreningens uppmaning är:

Starta lokaliseringsutredningen för Göteborg-Floda-Alingsås nu!

Tankesmedjan / Järnvägsföreningen i Lerum, september 2025

Björn Stahre, ordf. Lennart Wassenius, vice ordf.