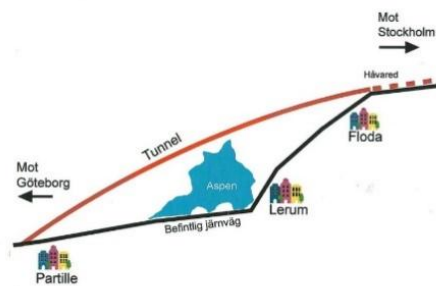


## Trafikverket får underkänt



**Trafikverket levererade i september 2025** ett planförslag på hur anvisade medel, 1 200 miljarder, för perioden 2026-2037 ska användas. Efter remisstiden, oktober-december, pågår nu det viktiga beredningsarbetet i regeringskansliet inför fastställandet av den slutliga planen, och det är uppenbart att Regeringen måste göra förändringar i Trafikverkets förslag. Det tydligaste exemplet gäller Västra Stambanan, och behovet av ”ändpunktsinvesteringar” i Göteborgsområdet.

**I mer än 20 år har sträckan Göteborg-Floda-Alingsås** fått bära den mindre smickrande benämningen ”Sveriges värsta flaskhals”. Men varför händer inget? Främsta anledningen heter förmodligen Götalandsbanan, d v s planer på en ny järnvägsträckan Göteborg-Borås-Jönköping-Stockholm.

I december 2022 beslutade Tidöpartierna att stoppa projektet, vilket innebar att ”investeringsförbudet” för Västra Stambanan/flaskhalsen skulle kunna plockas bort. Fokusförskjutning till Västra Stambanan kom dock av sig och under samma regerings-sammanträde, december 2022, anvisades 42,5 miljarder för en ny Boråsbana.

**Tankesmedjan Järnvägsföreningen** har sedan december 2022 uppvaktat Regeringen med 24 informationsbrev som avslutats med uppmaningen

*Starta lokaliseringsutredningen för nytt dubbelspår,  
Göteborg-Floda-Alingsås NU!”*

Nu upplever vi, tyvärr, 3 förlorade år. Regeringen måste sätta ner foten och inte låta Trafikverket förhålla längre. Att Trafikverket föreslår 0 kronor för att lösa Sveriges värsta flaskhals är oacceptabelt,

### **I sammanhanget är värt att notera följande:**

Då propositionen om anslagstilldelning beslutades i Riksdagen, december 2024, fanns medskick från många ledamöter:

*Flaskhalsen Göteborg-Floda-Alingsås måste lösas!*

Sakliga skäl för att ett nytt dubbelspår i den slutliga planen är många och starka.

Först vill vi citera och instämma i infrastrukturminister Andreas Carlsson, när han säger:

- mer pengar till infrastrukturen, men också mer infrastruktur för pengarna.
- behovet av omledning och redundans

### Här listar vi 11 strategiska skäl

- En dragning i bergtunnel norr om sjön Aspen ger stora fördelar. Godstrafik och snabbtåg kan gå utan att störa vare sig miljö, pendeltrafik eller befintliga samhällen - en Grödingelösning.
- Utbyggnaden har hög samhällsekonomisk lönsamhet (NNK 1,2) och är ett av Sveriges viktigaste järnvägsprojekt.
- Nils Ericson klarade att bygga hela sträckan Göteborg-Stockholm på 10 år. Den första etappen Göteborg-Floda, kan vara klar för trafik om 10 år, 2036.
- Etappen är kostnadsberäknad till 12-14 miljarder och då ingår även en planskild korsning i Sävenäs.
- Statens kostnader kan halveras genom en kombination av statliga anslag och brukaravgifter. Resenärer och godstrafik betalar en mindre avgift för att passera tunneln.
- Resultatet blir en kapacitetsstark och långsiktigt hållbar järnväg med möjlighet till 2 timmar och 30 minuters restid mellan Göteborg och Stockholm.
- Sveriges mest trafikerade bana, i kombination med kvicklera i grunden talar för omledning. Tunnelprojektet är en billig försäkringspremie.
- Farledsfördjupningen i Göteborgs hamn blir klar 2029-2030 och kommer att öka trafiken på stambanan radikalt.
- NATO-anlutningen ställer ytterligare krav på Västra Stambanan.
- Hög planeringsmognad. Under 2010-talet har ett omfattande utredningsarbete bedrivits, där Tankesmedjan, Västra Stambanegruppen och Västra Götalandsregionen har presenterat flera rapporter. Den ”indikativa lokaliseringstudien” är ett exempel..
- Partille och Lerums kommuner har lagt in trafikreservat för den nya sträckningen i sina respektive översiktsplaner.

Sätt spaden i jorden och borren i berget för ytterligare ett dubbelspår på sträckan Olskroken - Partille/Mellby - Floda/Håvared!

*Björn Stahre*  
ordf.

*Lennart Wassenius*  
vice ordf.

Tankesmedjan Järnvägsföreningen är politiskt obunden och verkar för att Västra Stambanan mellan Göteborg och Floda ska byggas ut med ytterligare två spår.