

REMISSVAR

På trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Diarienummer: LI2025/01587

Trafikverket föreslår återigen 0 kronor för att bygga bort Sveriges värsta flaskhals. För 5:e gången – trots att sakargumenten är synnerligen starka:

- 1 Trafikverket behöver **konkurrens-utsättas!** En övergripande "myndighetsfunktion" behöver skapas, som ansvarar för de nationellt viktiga stråken i landet.
- 2 Västra Stambanan är **rygggraden** i det Svenska godstransportsystemet.
- 3 Farledsfördjupningen i Göteborgs hamn ska vara klar **under 2020-talet**.
- 4 **Tillräcklig kapacitet** på anslutande infrastruktur/Västra Stambanan **saknas**.
- 5 **NATO**-anslutningen ställer **ytterligare krav** på Västra Stambanan.
- 6 Banverket argumenterade **redan 2002** för en 4-spårlösning på sträckan Göteborg–Floda.
- 7 En så kallad **Grödingelösning** är möjlig. Sträckan Partille/Mellby–Floda/Håvared kan byggas i ny korridor, vilket innebär att **befintlig trafik inte störs**.
- 8 Den **samhällsekonomiska nyttan är mycket hög**, netto-nuvärdeskvoten (NNK) är 1,2
- 9 **Den första etappen**, Olskroken–Partille/Mellby–Floda/Håvared är kostnadsberäknad till: 2–3 plus ca 10, vilket summeras till 12–14 miljarder.
- 10 Finansiering kan lösas genom att **resenärs- och godskollektivet** betalar en mindre avgift för att passera tunneln norr om Aspen och notan för **skattekollektivet** kan landa på 6–7 miljarder.
- 11 **Omfattande utredningsarbete** har genomförts under de senaste 20 åren. Reservat för två spår norr om Aspen finns inlagda i Partille och Lerums översiktsplaner.
- 12 Hög "planeringsmognad" talar för att etappen **kan starta i närtid** och vara färdigbyggd **2036**.

Projektet och finansiering beskrivs på kommande sidor

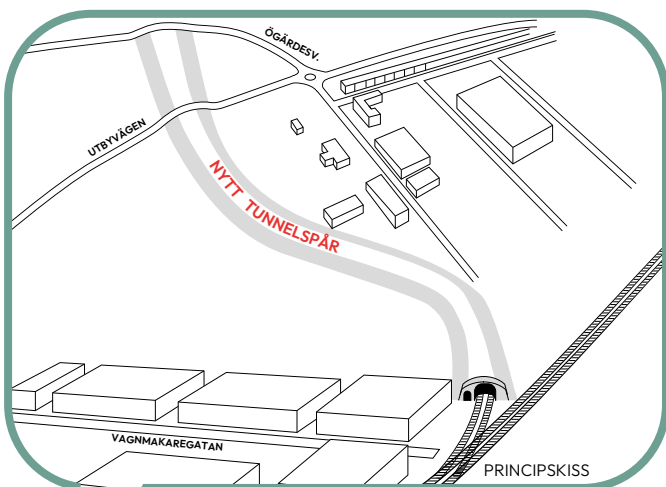
Bygg bort Sveriges värsta flaskhals

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.

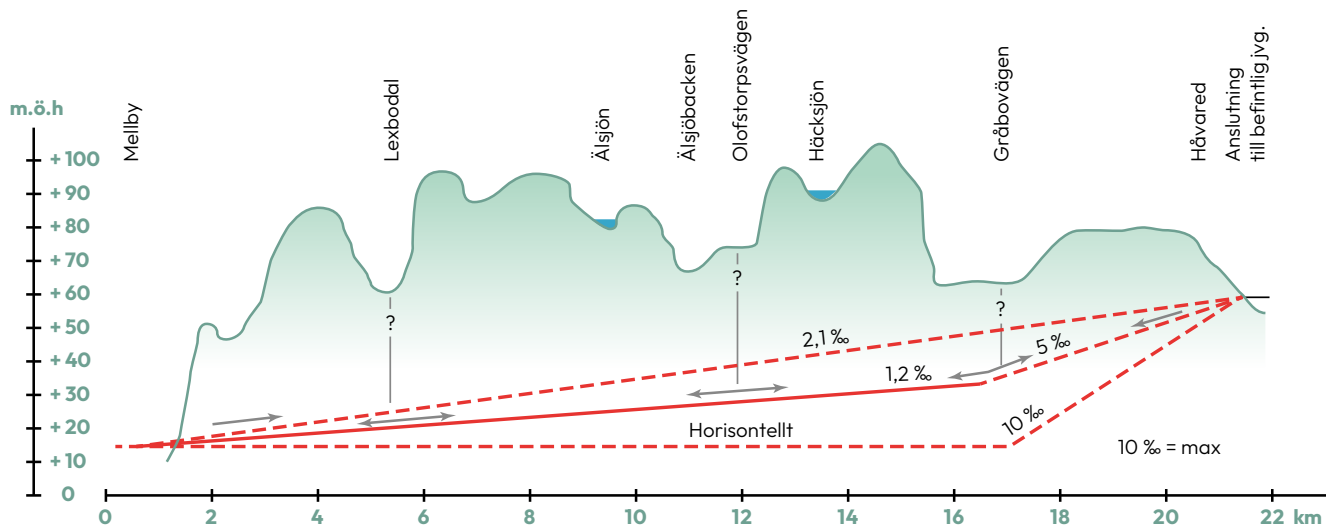


LÖSNINGEN

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.

- 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 mdkr (prisnivå 2024).





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

RESULTAT

Järnvägsbygge

- Göteborg–Stockholm på 2 timmar och 30 minuter.
- Gods- och snabbtåg separeras från lokaltåg
- Minskad sårbarhet. Omledning blir möjlig och skilda spår ger stor riskminimering.

Samhällsbygge

- Kortare restider ger större rörlighet. Lokala arbetsmarknader integreras (=regionförstoring).
- Den befintliga banan blir nu en attraktiv pendeljärnväg, vilket bäddar för stationssamhällenas renässans.

FINANSIERING



Medfinansierings konstruktion

Brukaravgifter som betalas av resenärerna/godstågen vid passage av tunneln. Avgiften är att jämföras med andra brukaravgifter som tas ut, t.ex. eurovinjett, vägavgifter vid vissa broar och vägar, samt trängselavgifter. Avgifterna administreras av tågoperatörerna.

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 (2031-2036).

Utfall

Med dessa antaganden är det möjligt att betala låneskulden cirka 20 år efter byggstart. Spåren kan vara klara för trafikering 2036 och tunnelavgiften kan avvecklas tolv år senare.

FARTYG OCH TÅG – en oslagbar kombination



Göteborgs hamn är Sveriges och Nordens största och viktigaste hamn

Fartygen blir allt större och idag hindrar farledens djup de stora fartygen för att anlöpa Göteborg fullmatade.

För att säkra framtidens handel behöver hamnen anpassas för modern sjöfart.

I samarbete mellan Sjöfartsverket, Trafikverket och Göteborgs hamn pågår FARLEDSFÖRDJUPNING i hamnen.

Projektet beräknas vara klart 2028-29.



TUNNELSPÅRET, för gods- och fjärrtågen:

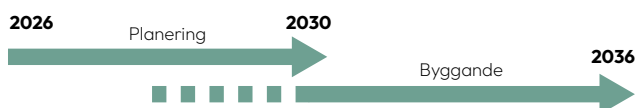
PARTILLE/Mellby till FLODA/Håvared kan vara klart för trafik 2036.

Omfattande utredningsarbete har redan genomförts:

- Järnvägstunneln; "Förslag till drivningsmetod och till disponering av sprängstensmassorna" (Se ilerum.com)
- Trafikreservat finns inlagda i Partille och Lerums översiktsplaner.
- "Indikativ lokaliseringsutredning för Västra Stambanan, delen Göteborg-Alingsås". Arbetet genomfördes 2018-19 av ÅF, på uppdrag av Västra Götalandsregionen och Västra Stambanegruppen.
- Tankesmedjan har kommenterat/föräddat ÅF's utredning, främst avseende ekonomi/projektets kostnader (se ilerum.com).

TUNNELSPÅRET

Kan vara klart om 10 år



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

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

"Den händelsen understryker behovet av att rusta infrastruktur och även att det finns omledningsmöjligheter och redundans"

Infrastrukturminister **Andreas Carlsson** i DN 16/10 2025 om sårbarheten till följd av allvarliga klimathändelser. Skyfall i Västernorrland orsakade stora skador, vägar spolades bort och två tåg spårade ur.

"Med en toppnotering (NNK 1,2) när det gäller samhällsekonomisk nytta, kombinerad med ytterligare strategiska nyttor är det obegripeligt att Trafikverket än en gång nobbar dubbelspåret Partille/Mellby - Floda/Håvared! Finns det en dold agenda?"

Björn Stahre, ordförande i Tankesmedjan Järnvägsföreningen. Statsvetare och tidigare trafikutredare Oslo-Göteborgsregionen.

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

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