



2025-12-19

Till:
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Regeringskansliet

diarienummer LI2025/01587

Remissyttrande förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Västra Stambanegruppen vill framföra följande synpunkter på förslaget.

Västra stambanan har sedan länge haft en kronisk, men nu eskalerat till akut, kapacitetsbrist och är samtidigt den viktigaste järnvägskopplingen för Sveriges godstransporter till landets viktigaste hamn; Göteborgs hamn. Trafikverkets åtgärdsvalsstudie 2015 (!) pekar ut att den enskilt viktigaste åtgärden skulle vara att reinvestera i två extra spår mellan Göteborg och Alingsås.

Utmed banan sker flest personresor på tåg i hela landet. Inte minst utgör Västra Stambanan en viktig länk i dagliga resor för studenter, arbetskraftsresor och längre pendling för invånare utmed och i anslutning till Västra Stambanan

Västra Stambanegruppens 15 medlemskommuner och två kommunalförbund delar den synen och argumenten för att öka kapaciteten och kapa restiden för alla trafikslag är väl dokumenterade och kända.

Regeringen har varit tydlig med att ”vårda det vi har”, vilket bör innebära att arbeta efter metoden med små förbättringar och kompletteringar som ger stor nytta. På Västra stambanan finns flera sådana utpekade åtgärder.

Vi ser det viktigast att lösa upp de trånga sektorerna i båda ändarna;

- Södra infarten till Stockholm, Järna – Stockholm C
- Sträckan Göteborg – Alingsås
- Kapacitetshöjande åtgärder Alingsås - Järna

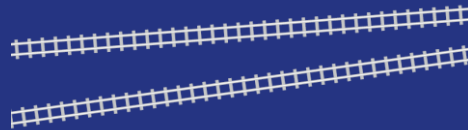
Sveriges viktigaste järnväg – Västra stambanan – elektrifierades för 100 år sedan. Sedan den stod färdig drygt 70 år tidigare har den bundit samman landets två största städer. Men är också ett nyckelstråk för hela landet, inte minst godstrafik till och från Göteborgs hamn från Svealand och Norrland.

Det är tydligt att åtgärder på Västra stambanan fortplantar effekter i hela järnvägssystemet. På samma sätt får kapacitetsbrister och förseningar på banan konsekvenser i stort sett hela landet.

Målsättning 250 km/h

Vi i Västra Stambanegruppen tog inför den nu gällande nationella planen fram en rapport som sammanställer vad olika utredningar, analyser och rapporter genom åren sagt om Västra stambanan. Vi gav konsultbolaget fritt mandat att göra sin egen belysning och komma med rekommendationer. Nästan hela banan har medelhögt eller mycket högt kapacitetsutnyttjande. Sträckan Göteborg-Alingsås toppar listan med linjedelar som har högst kapacitetsutnyttjande i landet. Trafikverket har vid ett flertal tillfällen konstaterat att banan är överbelastad, vilket påverkar trafiken negativt.

Västra stambanan har återkommande varit föremål för flera statliga utredningar. Västra Stambanegruppen gav därför inför den nu gällande nationella planen, konsultbolaget Sweco fritt mandat att göra en egen genomlysning av allt material och komma med rekommendationer. Det kan konstateras att nästan hela ba-



nan har medelhögt eller mycket högt kapacitetsutnyttjande. Sträckan Göteborg – Alingsås toppar listan på bandelar som har högst kapacitetsutnyttjande i landet.

Trafikverket har vid ett flertal tillfällen konstaterat att banan är överbelastad, vilket påverkar trafiken negativt.

”Det finns därmed inte utrymme för den önskade utveckling av trafiken som uttrycks av såväl transportföretag som näringslivets aktörer, regioner och kommuner. Nuvarande, planerade satsningar kan knappt upprätthålla dagens kvalitet i stråket. Åtgärderna kan stärka robustheten, men ger ingen ökad kapacitet eller snabbare trafik”, konstateras i rapporten.

Nu fyra år senare är läget än värre.

Att standarden på denna viktiga länk mellan Göteborg och Stockholm är efter år försämrats, utan att ett krafttag tas för att utveckla är milt uttryckt förvånande. **En tydlig målbild för regeringen, Trafikverket, näringslivet samt nuvarande och framtida resenärer, borde vara att Västra stambanan i närtid får en standard som klarar 250 km/h för persontrafiken och 740 m långa godståg.** Alla insatser som planeras bör ha sikte på att denna standard nås.

Utmed banan sker daglig pendling, såväl långväga som kortare sträckor. Arbetskraftspendlingen och studenter resor tillsammans med sällanköpsresor gör att Västra stambanan dominerar nationell statistik om personresor på järnväg.

Målsättningen att persontågen kan färdas i 250 km/h gör att tågoperatörerna på Västra stambanan kan leverera persontransporter mellan Stockholm – Göteborg på 2,5 timmar!

Utred hela sträckan

Trafikverket föreslår nu en lokaliseringsstudie Göteborg – Partille, samt en kapacitetsstudie Partille – Skövde. Det är bra att utredningen föreslås starta, MEN regeringen bör snarast fatta beslut att sätta igång lokaliseringsstudien för hela sträckan Göteborg – Alingsås.

Vi vill också uppmana att pengar omdisponeras så att byggnationen av ett nytt dubbelspår kan inledas under nya perioden. Det är mer än förvånande att beslut av tidigare regeringar inneburit att järnvägsförbindelsen mellan Sveriges två största arbetsmarknadsregioner inte kommer ha någon avgörande förstärkning av kapaciteten på en tidsperiod av 35–40 år. Detta under en period, där resandet på järnväg fördubblats.

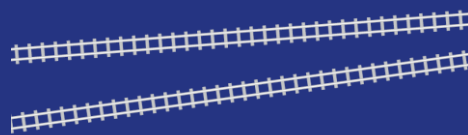
I Trafikverkets förslag finns åtgärder att bygga ut farleden in till Göteborgs hamn för att ta emot större fartyg. Planeringen bör hänga ihop och åtgärder på landinfrastrukturen bör möta detta.

Lös upp knuten i öster

I den nationella planen 2018 - 2029 pekades järnvägssträckan mellan Järna - Stockholm ut som en brist. Trafikverket genomförde en åtgärdsvalsstudie, där tre förslag på sträckningar för en ny järnväg mellan Järna- Flemingsberg redovisas. Men i den nuvarande planen nämns inte denna sträcka eller hur Trafikverket har för avsikt att arbeta vidare med stråket.

Stråket från Järna in mot Stockholm C utgör en trång sektor som inte bara påverkar trafiken från Västra stambanan negativt utan också andra järnvägar. Det innebär stor påverkan på trafiken söder om Mälaren samt västra och södra Sverige. I det förslag som nu är ute på remiss finns inga stora åtgärder planerade.

Den negativa påverkan utgörs av begränsningar i antal tåg som kan köras på var och en av de tre banorna, Svealandsbanan, Västra stambanan, Södra stambanan och snart Ostlänken som löper samman till sträckan. I det förslag som nu är ute på remiss finns inga stora åtgärder planerade. ”Nollambitionen” hämmar idag utvecklingsambitionerna för kommuner med stationer på västra stambanan.



Effekt direkt i hela Sverige

Västra stambanan finns som ett nyckelstråk i det svenska järnvägssystemet. En förbättringsåtgärd här ger effekt direkt, inte bara på Västra stambanan utan i stora delar av systemet. Flera viktiga transportnoder knyter an till banan som har avgörande betydelse för hela landet.

I arbetet för ett klimatsmartare och mer hållbart sätt att transportera människor och gods blir det därför märkligt att Västra stambanan inte kommer att ha några större investeringar på 40-50 år, om Trafikverkets förslag blir verklighet.

Många företag arbetar hårt i sitt miljöarbete för att minska sina klimatavtryck. Dess värre stöter de snabbt på svårigheter när det kommer till att köpa transporter för gods via järnväg. Kapacitetsbristen ner mot Göteborgs hamn är påfallande för många av företagen, som därför tvingas fortsätta med lastbilstransporter.

Längs och i nära anslutning till Västra stambanan finns flera viktiga logistiknoder med multimodala funktioner. Ständiga förbättringar krävs för att möta den växande efterfrågan att ersätta långväga godstransporter från väg till järnväg. Ofta små åtgärder med stor effekt. Utvecklingen har varit stark i såväl Falköping, Hallsberg och Katrineholm.

I Hallsberg finns Skandinaviens största rangerbangård. Här rangeras ett stort antal tåg på väg till och från Göteborgs hamn samt övriga Europa. Rangerbangården pekas ut i planförslaget som en av två terminaler som prioriteras för bibehållen funktion vilket är grunden positivt, men den behöver också anpassas för den utveckling som sker. Inga åtgärder för att utveckla kapacitet och robusthet vid Hallsbergs person- eller rangerbangård är dock prioriterade i planförslaget. Vi ser stora risker att framkomligheten i stråken nord-syd och öst-väst som möts just här.

Investeringar kan inte vänta

Tiden går och ALLA är förlorare! Resenärer, företag, kommuner och miljön. Överflyttning av gods från lastbil till tåg förhindras, kollektivtrafikens mål kan inte uppfyllas, företagens hållbarhetsarbete bromsas och kommunernas tillväxt försämras.

Andra investeringar löser inte kapacitetsbristen på Västra stambanan, vilket Trafikverket visar i en rapport till regeringen om nya stambanor och deras avlastningseffekt på Västra och Södra stambanorna. Där kan konstateras att även om nya stambanor skulle ha byggts, så skulle kapacitetsproblemen vara kvar på sträckan Göteborg – Alingsås, som framgår av bilden nedan.

Sträckan Göteborg – Alingsås är också, enligt Trafikverkets remissförslag, den mest lönsamma 4-spårsatsning. Att den *inte* utreds och byggs i sin helhet under perioden är mer än förvånande...

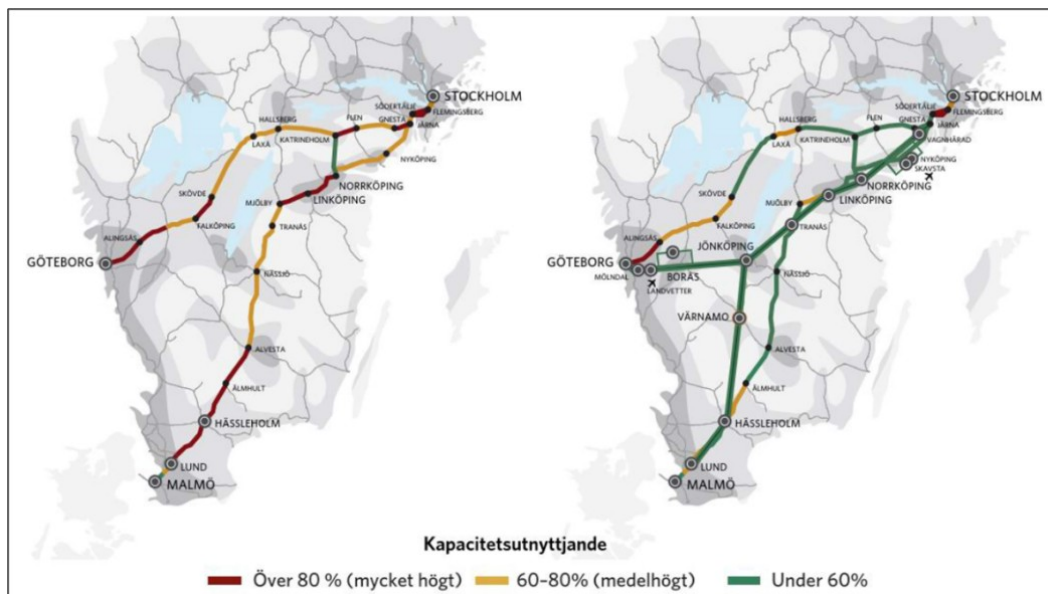


Bild från Trafikverkets kapacitetsutredning (utan och med nya stambanor), 2021

Regeringen har avbrutit planerna med nya stambanor. Men inga andra beslut har tagits som på ett *avgörande sätt* ökar kapaciteten för järnvägstransporter mellan Göteborg - och Stockholm-Mälardalsregionen.

Kommunerna är på tå

Redan 2018 lät Västra Stambanegruppen göra en ”Indikativ lokaliseringsstudie” för sträckan Göteborg - Alingsås. Den utfördes enligt Trafikverkets modell, men med endast ett lokaliseringsalternativ utrett. Utredningen är överlämnad till Trafikverket och finns på vår hemsida.

På initiativ av Västra Götalandsregionen undertecknades sommaren 2025 en gemensam avsiktsförklaring med regionerna utmed Västra stambanan samt kommunförbunden i Västra Götaland och kommunerna i sträckningen. Innebörden är att genomföra två studier för att underlätta arbetet med att dels etablera två nya spår på sträckan (Genomförbarhetsstudie), dels ett arbete som ska se på de tillväxtpotentialer som en ökad kapacitet på järnvägen kommer att erbjuda (Stråkutvecklingsstrategi).

Kommunerna längs sträckan är bokstavligen på tårna. Göteborg, Partille, Lerum, Alingsås och Vårgårda finns med i det förberedande arbetet.

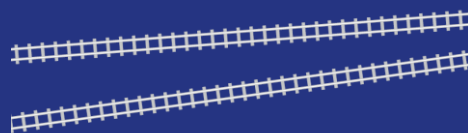
Andra viktiga initiativ som tagits de senaste åren av våra medlemmar är Hallsbergs satsning på ett RailCenter för att möta utmaningarna i branschens kompetensförsörjning. Vi ser en stor risk att kompetensbristen hindrar genomförbarheten av den nationella planen. Västra Stambanegruppen höll sitt vårmöte i Hallsberg och ställer sig bakom de förslag de framför i sitt remissvar.

Tid är pengar

Tid är pengar, brukar det heta. När det gäller såväl personresor som godstransporter är detta en absolut sanning. Riksdagen har fastställt en kraftig ökning av pengar till infrastruktur de kommande åren. Ändå är såväl viktiga nyinvesteringar som avgörande underhåll utanför planen.

Vi stämmer gärna in i ministerns ord att det inte bara handlar om *mer pengar till infrastruktur*, utan också *mer infrastruktur för pengarna*.

Vi kan inte bedöma Trafikverkets möjligheter att genomföra underhåll på järnvägen, men att det ska ta 25 år att bygga bort underhållsskulden låter som en exceptionellt lång tid. Här bör tempot kunna öka och en rimligare målsättning bör vara att kapa skulden 10 år tidigare.



Nätverket Västra Stambanegruppen

Nätverket Västra Stambanegruppen bildades 1999 för att samla kommunernas utmed Västra stambanan. Sedan 2019 har vi öppnat samarbetet i gruppen för regioner, övriga kommuner och aktörer som vill samverka för ökad kapacitet och robusthet i stråket Västra stambanan. Kansliet sköts av Skaraborgs kommunalförbund. Idag är 15 kommuner och 2 kommunalförbund medlemmar i gruppen.

Gruppen har ett nära samarbete med regionerna och handelskamrarna i stråket, som aktivt deltar i tjänstepersonsmöten, seminarier och medlemsmöten hos oss. Större arbeten och event görs i samarbete med dessa aktörer.

Dag som ovan

Adam Johansson, kommunstyrelsens ordförande i Falköping
Ordförande i Västra Stambanegruppen

Rapporter på vår hemsida www.vastrastambanan.se

- ÅF (2018) *Indikativ lokaliseringsstudie – en sammanfattning*
- Sweco (2021) *Västra stambanan – För Sveriges utveckling*