

# Västra Stambanan – för Sveriges utveckling

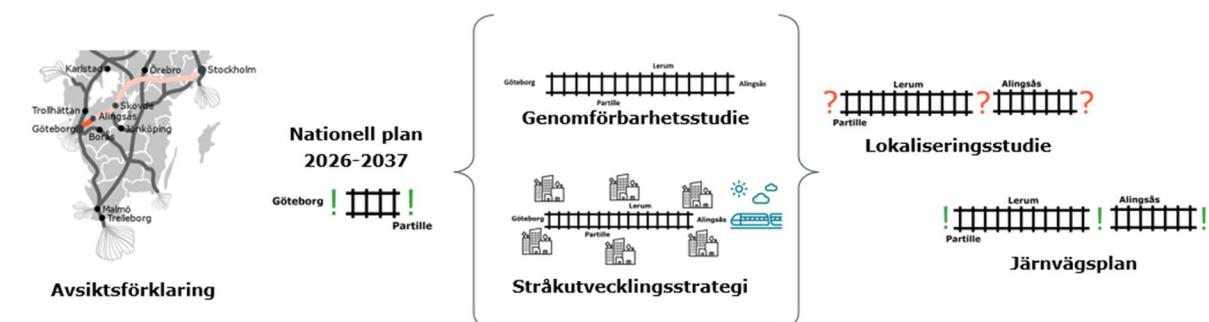


Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar och en central förbindelse för stora gods- och passagerarflöden i flera olika geografier. Banan har en strategisk funktion i ett internationellt, nationellt, regionalt och lokalt perspektiv. Med den omvärldssituation som nu råder fyller banan också en viktig funktion ur beredskapssynpunkt vilket även belyser behovet av skydd mot risk. Banan har sedan flera år utnyttjats över sin kapacitet, vilket skapar ett störningskänsligt system som i sin tur hämmar utvecklingen mot ett mer hållbart transportsystem och konkurrenskraftigt Sverige. Sverige är ett exportberoende land där Skandinavien största hamn ligger i Västra stambanans anslutning vilket visar på en av banans viktiga funktioner inte bara för stråket utan även för landets viktiga industrier i Norrland. Västra stambanan binder ihop Sveriges två största städer och har därför en avgörande roll för den nationella persontrafiken. Samtidigt är banan som en pulsåder för den regionala och lokala persontrafiken vilket ger banan en central roll för regional utveckling i hela stråket.

## Avsiktsförklaring för ökad kapacitet på Västra stambanan

Parterna i denna avsiktsförklaring är eniga om att gemensamt verka för en utveckling av Västra stambanan i syfte att uppnå en nationell, regional och lokal nytta för såväl gods- som persontrafik. Ambitionen är att Västra stambanan ska vara en robust och tillförlitlig järnväg med en kapacitet som möjliggör en expansiv utveckling av dagliga och långväga personresor samt godstransporter. Trafikverket har nu påbörjat en omfattande upprustning av Västra stambanan, samtidigt är det viktigt att det dessutom skyndsamt genomförs kapacitetsförbättringar längs hela banan då både det regionala och nationella behovet kontinuerligt växer.

**En kapacitetsförstärkning av stråket på sträckan Göteborg – Alingsås är den högst prioriterade större åtgärden i en rad nödvändiga kapacitetshöjande åtgärder på Västra stambanan som helhet.** Erfarenhetsmässigt finns det utmaningar med att genomföra förbättringsåtgärder i stråket och av det skälet föreslås en etappvis hantering. Trafikverket har föreslagit olika etapplösningar där vi samtycker att en första etapp Göteborg – Partille ger stor avlastning. Behovet av bättre kapacitet är akut och då ser vi det som viktigt att komma igång och för det behöver denna etapp prioriteras in i nu kommande nationell transportinfrastrukturplan för åren 2026-2037. Utöver det måste de kapacitetsförstärkande åtgärderna i hela stråket som redan nu är planerade genomföras skyndsamt.



Förenklad illustration över vägen mot önskad kapacitet

# Västra Stambanan – för Sveriges utveckling



## Genomförbarhetsstudie för delen Partille - Alingsås

För att säkerställa genomförbarhet för nödvändiga kapacitetsåtgärder för etappen Partille – Alingsås är förslaget att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att i samverkan med de fysiskt berörda parterna genomföra en genomförbarhetsstudie i början av kommande planperiod, våren 2026. Studien skulle ge svar på de utmaningar som finns och säkerställa att en lokaliseringsutredning i stråket Partille - Alingsås kan påbörjas med rätt förutsättningar.

## Stråkutvecklingsstrategi för delen Göteborg - Alingsås

De direkt berörda parterna, kommunerna på sträckan Göteborg – Alingsås tillsammans med Västra Götalandsregionen och Göteborgsregionens kommunalförbund, är eniga om att ta fram en strategi för utveckling av stråket. Ambitionen med strategin är att den ska visa på utvecklingspotential och dess nyttor för järnvägstrafiken med de utvecklingsmöjligheter som Västra stambanan kan bidra till både regionalt och nationellt. Ambitionen är också att på ett tidigt stadium analysera och planera för tillväxtpotentialen i stationsorterna längs banan. Med kommande koppling till Landvetter via Västlänken skapas dessutom ytterligare möjligheter. Stråkutvecklingsstrategin ska bygga på en bredare analys av stråkets potential för bebyggelseutveckling och klimatanpassning där bland annat Säveån utgör en gemensam utmaning. Analysarbetet förväntas bland annat bidra till att beskriva behovet av kommunala insatser för kollektivtrafikhögt bostadsbyggande, exploateringsstrategier samt långsiktiga trafikeringsambitioner. Strategiarbetet leds av Västra Götalandsregionen i nära samarbete med kommunerna och Göteborgsregionen. Syftet är att stråkutvecklingsstrategin på ett konstruktivt och framtidsriktat sätt ska bidra och underlätta för kommunernas strategiska arbete men också i Trafikverkets kommande utredningsarbete för Västra stambanans västra del. Parterna inser att infrastruktur som förbättrar den nationella, regionala och lokala nyttan också innebär att man behöver möta upp med åtgärder som tar vara på utvecklingspotentialen som skapas.

## Parter

Parterna som står bakom denna avsiktsförklaring är regioner längs hela Västra stambanan tillsammans med Västra stambanegruppen, kommunalförbund, näringsliv och de direkt berörda kommunerna i stråket Göteborg – Alingsås



# Västra Stambanan – för Sveriges utveckling



Bilaga, signerad avsiktsförklaring, Västra stambanestråket, 2025-XX-XX

## Parter

\_\_\_\_\_  
Västra Götalandsregionen

\_\_\_\_\_  
Region Örebro län

\_\_\_\_\_  
Region Sörmland

\_\_\_\_\_  
Östsvenska handelskammaren

\_\_\_\_\_  
Västsvenska handelskammaren

\_\_\_\_\_  
Mälardalens handelskammare

\_\_\_\_\_  
Göteborgsregionens  
kommunalförbund

\_\_\_\_\_  
Fyrbodals kommunalförbund

\_\_\_\_\_  
Boråsregionens Sjuhärads  
kommunalförbund

\_\_\_\_\_  
Skaraborgs kommunalförbund

\_\_\_\_\_  
Göteborgs Stad

\_\_\_\_\_  
Partille Kommun

\_\_\_\_\_  
Lerums kommun

\_\_\_\_\_  
Alingsås kommun

\_\_\_\_\_  
Vårgårda kommun

\_\_\_\_\_  
Landsorganisationen i Västsverige

\_\_\_\_\_  
Göteborgs hamn

\_\_\_\_\_  
Västra stambanegruppen