

Remissyttrande

Trafikverket

Datum 2016-02-23

Diarienummer RS 2756-2015

Yttrande över "Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018 – 2029"

Sverigeförhandling och Nationell transportinfrastrukturplan

Regeringen har aviserat att nya stambanor för höga hastigheter ska byggas. Västra Götalandsregionen instämmer i Trafikverkets utgångspunkt att höghastighetsbanorna, förutom de medel som redan är avsatta i gällande nationell plan, ska finansieras utanför de ekonomiska ramarna för kommande planeringsperiod. Vi vill understryka vikten av att Sverigeförhandlingen inte får tränga ut medel till länstransportplanerna eller redan beslutade åtgärder i nationell plan.

Det finns ett stort behov av att kopplingen mellan Sverigeförhandlingen och Nationell plan blir mer transparent och kommuniceras på ett tydligt sätt till samtliga aktörer/intressenter. Regioner och kommuner måste få rimliga förutsättningar att planera och föra dialog med både invånare och politik.

Många frågor kvarstår och i det fortsatta arbetet är det angeläget att bland annat diskutera effekterna av investeringarna i nya stambanor. Höghastighetsbanorna kommer att sätta press och skapa behov i omgivande infrastruktur. Det är viktigt att belysa hur regionala stråk och kompletterande transportsystem utanför höghastighetsbanorna ska knytas an, trafikeras och finansieras framöver. I gällande nationell infrastrukturplan, 2014 – 2025, finns medel avsatta för den första etappen av dubbelspår mellan Göteborg – Borås (etapp Mölnlycke – Bollebygd). Det är av nationellt och regionalt vikt att resterande etapper (Almedal – Mölnlycke samt Bollebygd – Borås) genomförs.

Positivt att Trafikverket har uppdraget att redovisa ett internationellt perspektiv gällande gränsöverskridande transporter. Samverkan inom EU är viktig för att lyfta fram vilka utvecklingsbehov som kan uppstå framöver. EU:s stomnätskorridor ScanMed har en gren från Öresund till Oslo. Denna sträcka, särskilt delen mellan Göteborg och Oslo, är den viktigaste transportkorridoren för gods och persontrafik mellan Norge och utlandet. Norge är Sveriges viktigaste exportmarknad och det land dit flest svenskar arbetspendlar. Vi ser det som viktigt att delen Öxnered – Kornsjö nu lyfts in i nationell transportinfrastrukturplan då det bland annat är en förutsättning för medfinansiering från EU.

Pendelstråk - järnväg utgör stommen för den nationella och regionala resandeutvecklingen

För Västra Götalandsregionen är det ett uttalat mål att knyta samman Västra Götalands tätorter bättre. Även bättre förbindelser till regioncentrum i grannlänerna efterfrågas, och tåget ska fungera som ryggrad när det gäller invånarnas pendlingsresor. Antalet tågresor i Västra Götaland har mer än fördubblats sedan 1999. Det finns en stor potential för att avlasta vägnätet och ytterligare öka tågresandet i framtiden.

Pendelstråk – järnväg består av både stambanor och mindre järnvägar med stor potential för ökade resandevolymer. Direktiv i planeringen bör tydligt utgå från att dessa pendelstråk ska underhållas och utvecklas.

Dessa järnvägar utgör vitala delar av ett sammanhållet kollektivtrafiksystem. Tillsammans med Trafikverket vill Västra Götalandsregionen ta fram en strategi för hur de av trafikverket kallade lågtrafikerade järnvägarna ska prioriteras med underhållsarbete på medellång och lång sikt så att en pålitlig attraktiv tågtrafik kan fortsätta utvecklas.

Klimatomställning av transportsystemet

I inriktningsunderlaget konstateras:

- att dagens infrastruktur inte löser klimatproblemen och bidrar endast i begränsad omfattning mot ett mer hållbart transportsystem
- att mycket tyder på att det framtida hållbara transportsystemet inte kan nås med byggande av ny infrastruktur

Trafikverkets prognoser bygger på stora ökningsbågar både för person- och godstransporter till år 2030. Denna transportutveckling står i konflikt med de nationella klimatmålen som kräver motsatsen. Den statliga utredningen ”Klimatneutralt Sverige 2050” som förutsätter 80 % minskning av klimatutsläppen från vägtrafiken 2030 medför exempelvis att biltrafiken inte kan fortsätta öka.

Det är önskvärt att regeringens direktiv till Trafikverket understödjer ett klimatarbete där infrastrukturen blir ett användbart verktyg för att möta upp de av riksdag och regioner uppsatta miljömål.

Vi anser Trafikverkets bedömning att styrmedel och regleringar för energieffektivare vägfordon och förnybar energi blir nödvändiga och centrala för att minska utsläppen är bra. Fler och nya styrmedel kommer att behövas för att nå önskad samhällsutveckling och förändrat resande- och transportbeteende. Även kunskap och nya verktyg behöver utvecklas och införas för att samtidigt tillgodose klimat- och miljömål och det ökande behovet av transporter.

Sjöfart och slussar

I inriktningsunderlaget lyfts fram att effektiva och pålitliga logistiska flöden är en viktig förutsättning för näringslivets konkurrenskraft. Åtgärder krävs för att stärka alla trafikslag, inte minst för sjöfartens transporter.

Det finns stora anspråk på infrastrukturinvesteringar samtidigt som det ekonomiska utrymmet för nya investeringar är begränsat. Detta innebär att trimningsåtgärder i befintligt system blir viktiga för att förbättra tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa. Vi stödjer Trafikverkets utgångspunkt att samtliga trafikslag behövs för att åstadkomma kostnadseffektiva lösningar och vill understryka vikten att fokusera på åtgärder som bättre utnyttjar befintlig kapacitet inom sjöfarten. Det är viktigt att tillvarata sjöfartens möjligheter att vara ett alternativ till långa godstransporter på land. Landtransporterna till och från hamnar måste fungera tillfredställande utifrån sjöfartens behov.

I Västra Götaland finns behov av två åtgärder som är nödvändiga om sjöfarten ska kunna fortsätta att utvecklas för att avlasta landinfrastrukturen i högre utsträckning och samtidigt bidra till minskade utsläpp från transportsektorn:

- Muddring av farleden till/från Göteborgs hamn. Göteborg är enda svenska hamnen som kan ta emot transoceaniska direktanlöp, vilket sker med allt större fartyg. Denna förmåga är oerhört viktig för det svenska näringslivets konkurrenskraft. Om hamnen fortsatt ska kunna attrahera dessa fartyg, även om de skulle komma fullastade, behöver farleden göras djupare. Åtgärdsvalsstudie pågår inom Trafikverkets regi.
- Slussarna i Trollhätte kanal har snart tjänat ut sin roll. En reinvestering är nödvändig om det ska vara möjligt att bedriva handelssjöfart mellan havet och Väneren i framtiden. Objektet ligger som en utpekad brist i gällande nationell plan och behöver nu läggas in som ett namngivet objekt i kommande nationell plan. Beslutet betyder ja eller nej till sjöfart.

Effektivisera för både personer och gods

Människor och gods behöver åka kollektivt, både av effektivitetsskäl och av miljöskäl. Effektivare användning av befintlig infrastruktur kan öka kapacitet och på sikt frigöra ytor till andra ändamål. Det är viktigt att transportsystemet förvaltas och utvecklas med övrig samhällsplanering. Det är även viktigt att nyttja möjligheterna som ny teknik innebär för transportsystemet för att åstadkomma effektivare rese- eller transportkedjor.

Trafikverkets prognoser visar på en kraftig ökning av både gods- och persontransporter, främst i storstadsregionerna. Vi vill poängtera vikten av att Trafikverket samverkar med andra aktörer för att minimera konsekvenserna av förväntad transportutveckling.

Ökad fokus på kostnadseffektiva, mindre åtgärder är en viktig pusselbit för att uppnå en mer hållbar utveckling. Det är positivt att Trafikverket lyfter fram att Steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen bör prioriteras för att bemöta transportsystemets framtida utmaningar. Detta förutsätter dock att den nationella och de regionala planerna ges förutsättningar att arbeta med påverkansåtgärder. Vi föreslår därför förordningsförändringar som möjliggör effektivare insatser på Steg 1-2 nivå.

Tillgängliga medel

Det finns stora behov av infrastrukturinvesteringar, både i befintlig- och kommande struktur. Om inte ramarna utökas i nästa planeringsperiod så leder

detta till att utrymmet för nya satsningar är begränsat. Vi instämmer i Trafikverkets signal om allvarliga brister i dagens infrastruktur samt att dessa måste adresseras i kommande planeringsperiod.

Trafikverket är mycket tydlig i sitt budskap att prioritera ökade insatser för att vidmakthålla funktionaliteten i dagens transportsystem samt eliminera eftersläpning av underhåll före investeringar i nya objekt. Vi anser att detta är en klok prioritering utifrån de ekonomiska ramarnas begränsningar. Det är dock av stor betydelse att ha beredskap för framtida behov även om dessa i första hand inte nödvändigtvis kommer att handla om nya infrastrukturobjekt utan kan vara mer inriktade på alternativa lösningar som exempelvis trimningsåtgärder.

En begränsad ekonomisk ram kommer att medföra tuffa prioriteringar framöver. Konsekvenserna av framtida prioriteringar måste utredas och preciseras noggrant. Utifrån vilka parametrar ska en prioritering ske? Vilka blir de samhällsekonomiska effekterna av eventuellt utökade ramar för vidmakthållande och eliminering av det eftersläpande underhållet för den nationella, regionala och lokala nivån?

Beakta förutsättningar mellan stad och land

Förhållandet mellan stad och land är en viktig aspekt att beakta vid framtida prioriteringar. Behovet att lyfta blicken och ta ett helhetsperspektiv är centralt för vilka relationer som bör prioriteras runt om i landet. Landsbygd och stad har olika behov och förutsättningar, och därmed behöver deras funktioner och roller för utvecklingen av hållbara transportlösningar belysas i det fortsatta arbetet.

Vi instämmer i Trafikverkets inriktning att förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik i större städer med omnejd måste förbättras samt att tillgänglighet och robusthet i mindre orter och på landsbygd där vägen är det enda alternativet måste säkerställas.

Stora effektiviseringsvinster och potential för kollektivtrafik, gång- och cykel finns i storstadsområdena, men det är även viktigt att lyfta fram potentialen i de små och medelstora städerna. De regionala ramarna behöver utökas för att kunna arbeta mer med insatser för ett hållbart resande.

Regionstyrelsen
Västra Götalandsregionen

Johnny Magnusson
Regionstyrelsens ordförande

Ann-Sofi Lodin
Regiondirektör