

Datum: 2025-11-12

Ärendenummer: SLK-2025-00988

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer: LI2025/01587

Göteborgs Stads yttrande över Remiss från Trafikverket - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

I förslag till nationell plan anger Trafikverket att de kostnadsökningar som har uppkommit i Västlänken bör finansieras på samma sätt som avtalet för Västsvenska paketet. Det innebär att trängselskatt och regional medfinansiering skulle finansiera femtio procent av den totala kostnaden för paketet. Trafikverket föreslår således att ökade kostnader som uppstått kopplat till Västlänken ska finansieras till 50 procent med intäkter från trängselskatt och 50 procent med statliga anslag. Trafikverket anger en prognos på ett uttag av trängselskatt i ytterligare sju år för att hantera kostnadsökningarna för Västlänken.

Utifrån det förslag som lagts av Trafikverket i anslutning till hantering av Västlänkens kostnadsfördyringar ser Göteborgs Stad, som part i Västsvenska Paketet, att staden direkt vill bemöta det förslag som lagts. I övrigt överlåter staden till Göteborgsregionens kommunalförbund att svara på förslaget till nationell plan som helhet.

I augusti 2023 aviserade Trafikverket betydande kostnadsökningar och förseningar för projekt Västlänken. Göteborgs Stad har sedan dess varit väldigt tydliga med att staden inte kommer acceptera någon ytterligare lokal medfinansiering. Ansvaret för genomförande av projekt Västlänken är Trafikverkets och det åligger Trafikverket att också ta ansvar för de förseningar och fördyringar som kan konstateras i projektet.

Genom Västsvenska Paketet har parterna avtalat om infrastrukturåtgärder i Västsverige till en budget om totalt 34 miljarder kronor (prisnivå 2009) varav trängselskatten i Göteborg ska inbringa 14 miljarder kronor. En utökning av trängselskatten kräver lokal acceptans och det är anmärkningsvärt att Trafikverket ensidigt valt att föreslå en sådan lösning. Det är inte rimligt att Göteborgarna ska bära någon ytterligare finansieringsbörda, genom utökad trängselskatt, på grund av Trafikverkets ökade kostnader för projekt Västlänken. Det finns ingen lokal förankring eller acceptans för en sådan hantering.

Västsvenska paketet har avsatt 20 miljarder kronor (prisnivå 2009) till projekt Västlänken. Det finns inget i avtalen som reglerar hur kostnadsökningar ska finansieras. För projekt Västlänken finns inga ytterligare medel från Västsvenska Paketet. Det går inte heller att påstå att paketets övergripande finansieringsprinciper kan överföras till ett enskilt statligt projekt. Däremot är avtalen tydliga när det gäller vem som ansvarar för vilket projekt. För Västlänken är det Trafikverket.

Trafikverket är ensamt ansvarig för hur projekt Västlänken har hanterats i genomförandet och för de upphandlingar som har gjorts. Västlänken är en del av den statliga järnvägsinfrastrukturen och därmed en statlig anläggning inom Trafikverkets ordinarie ansvar. Avtalen för Västsvenska Paketet anger att Trafikverket är utförande part för Västlänken och avtalen ger Trafikverket rätt och skyldighet att slutföra projektet med de medel som avsatts. Det är Göteborgs Stads bestämda uppfattning att det är Trafikverket som enligt både lag och avtal, ensamt, har fullt ansvar för att finansiera projektets färdigställande.

Göteborgs Stad menar att Trafikverket måste ta ansvar för hur de har hanterat genomförandet av projekt Västlänken och vända sig till sin huvudman för att söka finansieringslösningar för kostnadsökningen i projektet. Trafikverket har inget stöd i avtalen för Västsvenska Paketet att använda trängselskatten som en "riskreserv" för kostnadsfördyringar. Trängselskatten ska enligt avtal sammanlagt finansiera 14 miljarder kronor (prisnivå 2009) till Västsvenska Paketet.

Trafikverket har däremot i förslaget till nationell plan en riskreserv på 39 miljarder kronor. Enligt planförslaget ska denna riskreserv fungera som ett verktyg för att hantera oväntade kostnadsökningar i enskilda objekt utan att detta omedelbart påverkar andra objekt i planen. Västlänkens kostnadsfördyringar faller in under riskreservens syfte. Göteborgs Stad ser därför att Trafikverket har verktyg och budget för att själva kunna hantera kostnadsfördyringarna i ett projekt som Trafikverket själva driver och har ansvar för.

Göteborgarna bär redan en börda genom Västlänkens försening vilket dagligen påverkar invånare, besökare, verksamheter, näringsliv och stadens stadsutveckling. Det är återkommande och påtagliga negativa konsekvenser för restider, tillgänglighet, och framkomlighet. Det är konsekvenser som nu förlängs och som fortsätter att påverka vardagslivet för alla som lever och verkar i Göteborg.

Det är Göteborgs Stads bestämda uppfattning att det inte finns stöd i vare sig avtal eller praxis, att utan lokal acceptans, hantera Västlänkens kostnadsökning på det sätt som Trafikverket nu föreslår. Göteborgs Stad har varit tydlig med att Västlänkens ökade kostnader inte kan vältras över på en lokal nivå. En sådan hantering kommer inte att accepteras av Göteborgs Stad. Göteborgarna har redan bidragit med sin del av finansieringen. Det är nu Trafikverket som ensamt, har fullt ansvar för att finansiera Västlänkens färdigställande.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Ordföranden Jonas Attenius (S) och Axel Josefson (M) yrkade att kommunstyrelsens yttrande skulle ha den lydelse som anges ovan.

Jörgen Fogelklou (SD) yrkade att kommunstyrelsens yttrande skulle ha den lydelse som framgår av yrkande från SD den 30 oktober 2025, se bilaga.

Vid omröstning röstade Axel Josefson (M), Daniel Bernmar (V), Hampus Magnusson (M), Viktoria Tryggvadottir Rolka (S), Blerta Hoti Singh (S), Martin Wannholt (D), Jenny Broman (V), Axel Darvik (L), Marina Johansson (S), Karin Pleijel (MP), Dan-Ove Marcelind (KD) och ordföranden Jonas Attenius (S) för bifall till Jonas Attenius och Axel Josefsons yrkande.

Jörgen Fogelklou (SD) röstade för bifall till det egna yrkandet.

Kommunstyrelsen beslutade med tolv röster mot en att bifalla Jonas Attenius och Axel Josefsons yrkande.

Jörgen Fogelklou (SD) reserverade sig mot beslutet till förmån för det egna yrkandet.

Göteborg den 12 november 2025

Göteborgs kommunstyrelse

Jonas Attenius

Mathias Sköld

Bilaga

Yrkande (SD)

Kommunstyrelsen 2025-11-12

Ärende 23

Yrkande angående – Remiss från Trafikverket - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Göteborgs Stads Yttrande över remiss från Trafikverket – Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037, ersätts med yttrandet enligt nedan och översänds till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Yrkandet

Göteborgs Stads yttrande över Remiss från Trafikverket - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

I förslag till nationell plan anger Trafikverket att de kostnadsökningar som har uppkommit i Västlänken bör finansieras på samma sätt som avtalet för Västsvenska paketet. Det innebär att trängselskatt och regional medfinansiering skulle finansiera femtio procent av den totala kostnaden för paketet. Trafikverket föreslår således att ökade kostnader som uppstått kopplat till Västlänken ska finansieras till 50 procent med intäkter från trängselskatt och 50 procent med statliga anslag. Trafikverket anger en prognos på ett uttag av trängselskatt i ytterligare sju år för att hantera kostnadsökningarna för Västlänken.

Utifrån det förslag som lagts av Trafikverket i anslutning till hantering av Västlänkens kostnadsfördyringar ser Göteborgs Stad, som part i Västsvenska Paketet, att staden direkt vill bemöta det förslag som lagts. I övrigt överlåter staden till Göteborgsregionens kommunalförbund att svara på förslaget till nationell plan som helhet.

I augusti 2023 aviserade Trafikverket betydande kostnadsökningar och förseningar för projekt Västlänken. Göteborgs Stad har sedan dess varit tydliga med att staden inte kommer acceptera någon ytterligare lokal medfinansiering. Ansvar för genomförande av projekt Västlänken är Trafikverkets och det åligger Trafikverket att också ta ansvar för de förseningar och fördyringar som kan konstateras i projektet.

Projekt Västlänken har under lång tid präglats av allvarliga brister i styrning, kostnadskontroll och genomförande. Den ursprungliga budgeten

har överskridits med flera miljarder kronor, och tidplanen har förskjutits med flera år. Dessa faktorer har försvårat Göteborgs långsiktiga planering och påverkat möjligheterna att samordna andra strategiskt viktiga stadsutvecklingsprojekt. Den utdragna byggperioden har orsakat omfattande störningar i trafikflöden och stadsmiljö, vilket haft påtagliga negativa effekter för näringsliv och invånare. Företag har flyttat verksamheter till följd av tillgänglighetsproblem, arbetstillfällen har gått förlorade och stadens attraktionskraft för turism och investeringar har försvagats.

Mot denna bakgrund är det nödvändigt att hela projektet Västlänken ges en transparent och grundlig översyn avseende dess framtida utformning, tidsplan och finansiering. De snabbt eskalerande kostnaderna i kombination med risk för ytterligare förseningar visar att projektet i sin nuvarande form inte är hållbart. Det finns ett tydligt behov av att omvärdera Västlänken med målet att avgränsa projektet till dess mest samhällsnyttiga delar och möjliggöra ett så snabbt och kostnadseffektivt avslut som möjligt. Inga ytterligare skattemedel bör investeras innan en ny och ekonomiskt hållbar inriktning har beslutats.

För att säkerställa att redan genomförda investeringar används på bästa möjliga sätt bör den nya centralstationen i Göteborg utformas som en säckstation i kombination med den befintliga stationen. Tillsammans kan de erbjuda en sammanlagd kapacitet om 20 spår, fördelade på fyra spårkanaler, inklusive reservspår. Denna lösning uppfyller statens syfte om ökad kapacitet i järnvägssystemet utan ytterligare tekniska risker eller kraftiga budgetpåslag. Det lokala syftet att omfördela reseströmmar genom stationerna Haga och Korsvägen måste i detta sammanhang betraktas som sekundärt. Dessa delprojekt och den tillhörande spårslangan bör därför avslutas och mark- och naturområden som tagits i anspråk återställas i största möjliga utsträckning.

Västsvenska Paketet har avsatt 20 miljarder kronor (prinsnivå 2009) till projekt Västlänken. Det finns inget i avtalen som reglerar hur kostnadsökningar ska finansieras. För projekt Västlänken finns inga ytterligare medel från Västsvenska Paketet. Det går inte heller att påstå att paketets övergripande finansieringsprinciper kan överföras till ett enskilt statligt projekt. Däremot är avtalen tydliga när det gäller vem som ansvarar för vilket projekt. För Västlänken är det Trafikverket.

Det är Göteborgs Stads bestämda uppfattning att det är Trafikverket som enligt både lag och avtal, ensamt, har fullt ansvar för att finansiera projektets färdigställande. Göteborgs Stad menar att Trafikverket måste ta ansvar för hur de har hanterat genomförandet av projekt Västlänken och vända sig till sin huvudman för att söka finansieringslösningar för kostnadsökningen i projektet. Trafikverket har inget stöd i avtalen för

Västsvenska Paketet att använda trängselskatten som en "riskreserv" för kostnadsfördyringar. Trängselskatten ska enligt avtal sammanlagt finansiera 14 miljarder kronor (prisnivå 2009) till Västsvenska Paketet. Trafikverket har däremot i förslaget till nationell plan en riskreserv på 39 miljarder kronor. Enligt planförslaget ska denna riskreserv fungera som ett verktyg för att hantera oväntade kostnadsökningar i enskilda objekt utan att detta omedelbart påverkar andra objekt i planen. Västlänkens kostnadsfördyringar faller in under riskreservens syfte.

Göteborgarna bär redan en börda genom Västlänkens försening vilket dagligen påverkar invånare, besökare, verksamheter, näringsliv och stadens stadsutveckling. Det är återkommande och påtagliga negativa konsekvenser för restider, tillgänglighet och framkomlighet. Göteborgs Stad har varit tydlig med att Västlänkens ökade kostnader inte kan vältras över på en lokal nivå. En sådan hantering kommer inte att accepteras av Göteborgs Stad.

Trafikverkets förslag om fortsatt finansiering av Västlänken genom höjd och förlängd trängselskatt samt utvidgning av avgiftszonerna avvisas. Det är orimligt att göteborgare och boende i kranskommuner fortsatt ska bära den ekonomiska bördan för ett projekt som inte längre motsvarar sina ursprungliga mål och som präglats av bristande planering. En ny inriktning för Västlänken är nödvändig, en inriktning som tar ansvar för skattemedlen, värnar invånarnas förtroende och möjliggör en hållbar, rättvis och effektiv infrastrukturutveckling för Göteborg och Västsverige.