



VÄSTSVENSKA
HANDELSKAMMAREN

YTTRANDE PÅ FÖRSLAG TILL NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN 2026–2037

Västsvenska Handelskammaren välkomnar möjligheten att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

Västsverige utgör ett av landets mest strategiska transportområden, med pendlings- och godstråk som bär upp stora delar av svensk industri och export. Göteborgs hamn hanterar hälften av alla containrar till och från Sverige. Det gör att brister i regionens transportinfrastruktur får nationella konsekvenser och påverkar näringslivet i hela landet.

Västsvenska Handelskammaren konstaterar att planförslaget innehåller prioriteringar och satsningar som stärker Sveriges konkurrenskraft, men att kapacitetsförstärkningarna på några av de mest belastade stråken är otillräckliga.

VÄSTRA STAMBANAN – FYRSPÅR GÖTEBORG-ALINGSÅS

Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar med avgörande betydelse för gods- och persontrafik samt för beredskapen. Längs stora delar av banan behövs kapacitetsförstärkningar och Västsvenska Handelskammaren välkomnar att Trafikverkets planförslag innehåller ett flertal mindre men viktiga åtgärder, exempelvis ytterligare förbigångsspår.

Däremot går Trafikverket alldeles för försiktigt fram när det gäller den enskilt viktigaste kapacitetsåtgärden på Västra stambanan, fyrspår Göteborg-Alingsås. Sträckan har det högsta kapacitetsutnyttjandet i landet¹. Behovet av fyrspår har varit känt länge och i en underlagsrapport till planförslaget² konstaterar Trafikverket återigen att beslutet att inte bygga nya stambanor ökar behovet av större åtgärder på Västra stambanan för att möta den ökande efterfrågan.

¹ Järnvägens kapacitetsutnyttjande, Trafikverket 2025

² Planförslagets samlade effekter, Trafikverket 2025

4.2.2. Linjedelar med högst kapacitetsutnyttjande i landet

Alingsås – Göteborg:	100%
Maria – Helsingborg:	100%
Hässleholm – Höör	98%
Alvesta – Växjö	95%
Kävlinge – Arlöv	90%

Att Trafikverket föreslår en lokaliseringsutredning av fyrspar på delsträckan Olskroken–Partille (6,5 km) är bra, fyrspar där är betydelsefullt men är inte den ”större åtgärd” som enligt Trafikverket behövs för att möta behoven. Kapacitetsbristen kommer att kvarstå och slå direkt mot näringslivets godstransporter, arbetsmarknaden och klimatomställningen. Regeringen bör säkerställa att den fortsatta utredningen av fyrspar omfattar hela sträckan Göteborg–Alingsås.

NY JÄRNVÄG GÖTEBORG–BORÅS

Trafikverkets planförslag inkluderar en ny järnväg mellan Göteborg och Borås via Landvetter flygplats. Västsvenska Handelskammaren vill understryka hur viktigt det är att Västsveriges två största städer och arbetsmarknader får en modern järnvägsförbindelse.

Projektet skapar förutsättningar för en markant ökning av kollektivtrafikresandet i ett av landets största pendlingsstråk och bidrar till en nödvändig avlastning av vägnätet i stråket. Därtill stärker den konkurrenskraften hos Landvetter flygplats genom att möjliggöra ett större upptagningsområde, vilket i sin tur ger underlag för fler direktlinjer. För en exportstark region som Västsverige är god internationell tillgänglighet av största vikt.

Regeringen är tydlig med att olika trafikslag inte ska ställas mot varandra. Med järnvägen Göteborg–Borås via Landvetter flygplats ställs de inte mot varandra, utan kopplas ihop och kompletterar varandra – från tågstationen under flygplatsen, via kollektivtrafikhubben i markplan, till flyget i luften. Järnvägen är därmed en av Sveriges mest strategiska transportinvesteringar. Västsvenska Handelskammaren anser därför att objektet bör ligga fast och ingå i den nationella planen.

GÖTEBORG–OSLO – SVERIGE MÅSTE TA FÖRSTA STEGET

I stråket Göteborg–Oslo transporteras stora mängder gods, inte minst mellan Göteborgs hamn och den norska huvudstadsregionen. I dag går mindre än fem procent av denna volym på järnväg, vilket bidrar till hög belastning på vägnätet och relativt sett högre utsläpp.

Trafikverket och Jernbanedirektoratet presenterade 2023 en gemensam rapport³ som visar att det så kallade Godskonceptet (ca 3 miljarder NOK) är samhällsekonomiskt lönsamt. I prövningen inför nationell plan har Trafikverket emellertid endast inkluderat en del av åtgärds paketet som dessutom bedöms vara olönsamma. Det konstateras att lönsamheten i Godskonceptet uppstår först när både Norge och Sverige vidtar sina

³ Mulighetsstudie Oslo–Göteborg

respektive åtgärder.

Detta skapar en tydlig samordningsproblematik: om varje land endast bedömer och prioriterar isolerade delåtgärder riskerar nödvändiga steg att inte bli av. I Trafikverkets planförslag ryms kapacitetshöjande åtgärder på Norge–Vänerbanan endast om medlen för namngivna investeringar utökas med 10 procent.

Västsvenska Handelskammaren anser att de kapacitetshöjande åtgärderna på svensk sida som ingår i Godskonceptet ska genomföras inom befintlig ram. Sverige måste vara drivande för att bryta detta moment 22. Investeringskostnaden är i sammanhanget liten, 400-500 miljoner kronor, men betydelsen av att första steget tas är stor. Åtgärderna stärker dessutom robustheten i transportsystemet och möjliggör en långsiktig överflyttning av gods från väg till järnväg i ett strategiskt gränsstråk.

VÄSTKUSTBANAN – ETT STEG FRAM, ETT STEG BAK

Västkustbanan är ett av Sveriges viktigaste stråk för gods- och persontrafik. Kapaciteten har successivt stärkts, senast genom Varbergstunneln och planförslaget innehåller även en mindre men viktig åtgärd genom förbigångsspåret i Lekarekulle.

Samtidigt är den föreslagna omstarten av dubbelspåret Helsingborg–Maria olycklig. Enkelspåret är en flaskhals som påverkar hela Västkustbanan. Västsvenska Handelskammaren anser att Västkustbanan behöver bli dubbelspårig snarast möjligt. Regeringen bör förvissa sig om att en omstart av projektet ger minsta möjliga påverkan på trafikstarten även om byggstarten förskjuts. Inför nästa planperiod knackar ett nytt kapacitetslyft på dörren: partiellt fyrspår Göteborg–Kungsbacka.

NYA SLUSSAR I GÖTA ÄLV

Slussarna i Göta älv måste bytas ut. Alternativet innebär en nedläggning av Vänersjöfarten till stor nackdel för klimatet, näringslivet och hela transportsystemet i västra Sverige. Nya slussar är med i Trafikverkets planförslag och Västsvenska Handelskammaren vill understryka vikten av att projektet genomförs.

UNDERHÅLL OCH SYSTEMUTVECKLING

VÄGUNDERHÅLL – VÄLKOMMET KRAFTTAG

Trafikverkets planförslag innebär att allt eftersatt underhåll på det statliga vägnätet återtogs under planperioden. Efter flera decennier av växande underhållsskuld är det en mycket välkommen prioritering.

Till listan över välkomna prioriteringar inom vägområdet ska även mötessepareringen av E45 mellan Liden och Frändefors samt den höjda takten avseende införande av BK4-åtgärder läggas.

JÄRNVÄGSUNDERHÅLL – POSITIV RIKTNING MEN OTILLRÄCKLIG TAKT

Det är bra att Trafikverket sätter ett målår då allt eftersatt underhåll på järnvägen ska vara återtaget. De senaste årens ökade antal underhållsåtgärder lovar gott. Samtidigt är 2050 avlägset i relation till näringslivets behov av ett tillförlitligt järnvägssystem redan idag. Trafikverkets planförslag innebär att 88 procent av det eftersatta underhållet kvarstår i slutet av den kommande planperioden.

Västsvenska Handelskammaren är inte blind för de utmaningar det innebär att ytterligare öka underhållstakten, men bedömer bland annat baserat på information från järnvägsbranschen, att det ändå är möjligt. Utöver teknik- och produktivitetsutvecklingen spelar upphandlingsregler en viktig roll.

LÅGTRAFIKERADE BANOR – OK ATT NEDPRIORITERA MEN INTE ATT FÖRSUMMA

I planförslaget är Trafikverket tydliga med att lågtrafikerade banor inte kommer att prioriteras när det gäller återtagande av eftersatt underhåll. Men inte nog med det, förslaget innebär att banornas funktionalitet kommer att försämrats under planperioden. Det är att ta nedprioriteringen ett steg för långt. En rimlig miniminivå är att bibehålla nuvarande funktion. Att delar av järnvägsnätet tillåts försämrats går även emot regeringens vilja att vårda den befintliga infrastrukturen.

POSITIVT MED ÖKAD INVESTERINGSTAKT I ERTMS

Trafikverkets planförslag innebär att ERTMS är infört på de högtrafikerade banorna 2042. Det är en helt nödvändig ökning av utbyggnadstakten som tidigare talade för ett färdigställande runt 2070. Det hade bland annat tvingat tågoperatörer att installera 100 år gammal teknik i helt nya tåg. Västsvenska Handelskammaren välkomnar den ökade investeringstakten i ERTMS.

KOSTNADSKONTROLL OCH ALTERNATIV FINANSIERING

CENTRAL RISKRESERV – VIKTIG MEN BÖR FÖLJAS UPP

Alltför många infrastrukturprojekt drabbas av fördyringar, vilket såväl regeringen som Trafikverket visat vilja att vidta åtgärder mot. Trots detta kommer det sannolikt att uppstå fördyringar även under kommande planperiod. Mot den bakgrunden är det klokt att avsätta en central riskreserv.

Samtidigt visar den föreslagna riskreserven att Trafikverket bedömer att det finns en betydande osäkerhet i kostnadsutvecklingen. Om genomförda åtgärder för bättre kostnadskontroll får avsedd effekt och fördyringar kan begränsas, bör regeringen löpande pröva om delar av utrymmet kan frigöras och omprioriteras till angelägna kapacitetshöjande investeringar inom planens ram.

VÄSTLÄNKEN OCH TRÄNGSELSKATT

Trafikverket föreslår att Västlänkens kostnadsökning ska finansieras på samma sätt som avtalet för Västsvenska paketet. Handelskammaren anser att kostnadsökningen i huvudsak ska finansieras av staten, då övriga parter inte kan lastas för kostnadsökningen.

Samtidigt bör samtal inledas kring trängselskattens framtid. Handelskammaren bedömer att den bör förlängas under förutsättning att intäkterna oavkortat och långsiktigt återinvesteras i Göteborgsregionens infrastruktur som tillägg eller medfinansiering till kommande statliga investeringar.

ALTERNATIV FINANSIERING OCH GENOMFÖRANDE

Behoven i transportsystemet överstiger planramarna. Västsvenska Handelskammaren ser därför ett värde i att pröva alternativa sätt att både finansiera och genomföra infrastrukturprojekt. Handelskammaren är i grunden positiv till förslagen om att inrätta ett statligt ägt bolag med uppdrag att genomföra väg- och järnvägsobjekt samt till möjligheten att använda offentlig-privat samverkan (OPS), som presenterades av Utredningen av effektivitetsvinster genom alternativa former för organisering och finansiering av statlig transportinfrastruktur.

Mot bakgrund av att utredningen presenterats sent i processen har Handelskammaren dock inte haft möjlighet att göra någon djupare analys av förslagets utformning, men ser positivt på att de nu kan provas vidare.

För Västsvenska Handelskammaren
Markus Ottemark
Näringspolitisk expert, infrastruktur