

Yttrande

Datum 2022-02-08

Diarienummer RS 2021–06266

Infrastrukturdepartementet

I2021/02884

i.remissvar@regeringskansliet.se och
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 - 2033

I Trafikverkets (TRV) förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 (NTP) är kraftiga prioriteringar föreslagna, detta trots att Regeringen utökade totala ramen med ca 25 procent. Direktiv till TRV innehöll åtgärder såsom 107 mdr till nya stambanor och att nu gällande plan ska genomföras och med dess kostnadsökningar fanns inget utrymme kvar för nya investeringar.

Nödvändiga investeringar i Västra Götaland saknas därmed utifrån det utgångsläget. Det är till och med så att en del åtgärder som ingår i nu gällande plan har skjutits fram utanför den här planperioden och även i vissa fall strukits helt.

Västra Götalandsregionen (VGR) tillsammans med de fyra kommunalförbunden enades om en prioritering inför föregående revidering av NTP (2018–2029). Vid remissyttrandet på inriktningsunderlaget till NTP (2022–2033) behölls samma prioritering och även detta yttrande kommer att utgå från nämnda prioritering.

Prioriteringar inom Västra Götaland

1. Ny Stambana Göteborg-Borås-Jönköping
2. Fyra spår Göteborg-Alingsås, Västra Stambanan
3. Oslo-Göteborg-Hamburg – del av TEN-T
4. Satsningar på regionala järnvägar
 - Lagt kort ligger även för reinvesteringsobjekt, såsom Kinnekullebanan
 - Södra Bohusbanan står på tur
5. Nya slussar i Trollhätte kanal

Dessutom ska löftet om fullt utbyggd E20 infrias.

Västra Götaland tillsammans med Stockholm och Skåne föreslår att kommande nationella plan innehåller ett nytt satsningsområde med en särskilt riktad pott för storstadsåtgärder.

Trafikverket har lyft fram behovet av att vårda det vi har och Västra Götalandsregionen håller med om detta. Det mindre vägnätet kan i många fall ha

en avgörande roll för näringsliv och boende. Vägunderhållet bör därmed inte endast prioriteras efter trafikmängd.

Utifrån dessa prioriteringar kan yttrandet kortfattat sammanfattas:

- *Lyft ut lämpliga projekt ur NTP för separat och ny finansieringsmodell*
- *Lyft in "Förstärkningsalternativet" (Göteborg-Borås) i NTP*
- *Lyft in Fyra spår Göteborg-Alingsås, Västra stambanan i NTP*
- *Lyft in fortsatt utredning Skälebol-Kornsjö, Norge/Vänerbanan i NTP*
- *Lagt kort ligger–lyft tillbaka reinvestering på Kinnekullebanan i NTP*
- *Lyft in åtgärder för Södra Bohusbanan i NTP*
- *Lyft in pott för Storstadsåtgärder för kollektivtrafik i NTP*

Regionala nyttor skapar nationell tillväxt

För Sverige som litet land med relativt utspridd befolkning är god infrastruktur grundläggande för tillgänglighet och konkurrenskraft. Nya stambanor är ett sådant projekt där delen Göteborg-Borås är högst prioriterad i Västra Götaland. Det är få projekt som kan mäta sig med nyttan av att bygga ny järnväg. Arbetsmarknadsregioner slås samman, nya resrelationer skapas mellan städer som tidigare har lågt utbyte mellan varandra. Städer växer fler jobb och bostäder skapas. Dessutom attraktiv samhällsbyggnad med ett ökat hållbart resande och minskad trängsel.

Eftersom regionen växer kraftigt har VGR:s prioriteringar till största delen inriktats på järnvägsinvesteringar som stärker möjligheten att hantera den ökade tillväxten på ett hållbart sätt. Alla dessa nyttor är samtidigt komplext att fånga i någon modell och stora järnvägsinvesteringar underskattas därför.

Kollektivtrafikresandet i stråket Göteborg-Borås skulle med ny järnväg öka resandet från dagens 7 miljoner kollektivtrafikresor/år till 12-13 miljoner. Med en förstärkt befintlig järnväg ("Förstärkningsalternativet") skulle resandet kunna öka ytterligare till 19 miljoner kollektivtrafikresor/år. Kostnaden för "Förstärkningsalternativet" är bedömd till 3,1 miljarder kr och sådan potential i förhållande till insatsen finns sannolikt inte någon annanstans i Sverige.

VGR ser positivt på att ny stambana Göteborg – Borås ingår i förslaget och betonar vikten av byggstart 2025–2027. VGR föreslår samtidigt att det så kallade "Förstärkningsalternativet" läggs till i planförslaget.

Infrastrukturen behöver vårdas

Järnvägar och vägar är på många håll eftersatta och VGR stödjer regeringens direktiv och Trafikverkets förslag att befintlig infrastruktur måste vårdas. Det är slöseri med resurser att låta infrastruktur förfalla. Det är bekymmersamt att TRV:s bedömning är att nuvarande ram inte ens räcker till att ta hand om den infrastrukturen vi har. Västra Stambanan är den viktigaste förbindelsen för personresor

mellan Sveriges två största städer. Den har akut kapacitetsbrist och är samtidigt den viktigaste järnvägskopplingen för Sveriges godstransporter till landets viktigaste hamn; Göteborgs hamn. Att vårda det vi har bör även innefatta att åtgärda sådana akuta brister i befintlig infrastruktur som Västra stambanan utgör. ***En utebliven satsning på utbyggnad till fyra spår Göteborg – Alingsås på Västra stambanan skapar en ohållbar situation, och begränsar Sveriges ekonomiska utveckling, då kapacitetstaket är nått både vad gäller gods- och persontransporter.***

I direktivet anges att nuvarande plan skall genomföras. I TRV:s förslag noterar VGR att åtgärder på Västra stambanan hamnat utanför planperioden men det är också anmärkningsvärt att namngivna reinvesteringar helt har tagits bort. Detta gäller för VGR's del upprustning av Kinnekullebanan. Förutom fortsatt sänkta hastigheter påverkar detta även VGR:s ställningstagande vid inköp av nya tåg. ***Direktivet ska följas och därmed namngivna reinvesteringar ligga kvar i plan.***

VGR lägger särskild vikt vid det mindre vägnätet i länet som länge har varit eftersatt, men tjänar en viktig roll för näringsliv och boende. Även om antal fordon ofta är lågt så spelar flera vägsträckor en avgörande roll för företag och för boenden att ha en grundläggande tillgänglighet i Sveriges landsbygder och för Västra Götaland som en transport- och logistikregion.

Mindre vägnätet och BK4nätet behöver upprustas och utvecklas i närtid.

Alternativ finansiering

Västra Götalandsregionen prioriterar en tidig byggstart av nya stambanor. VGR anser att stambanorna bör få en separat finansiering för en snabb och smidig utbyggnad. Dagens finansieringsmodell med årliga anslag fungerar inte bra. VGR föreslår att ny finansieringsmodell för stora projekt tas fram.

För Göteborg-Oslo och dess gränsöverskridande infrastruktur har EU en hög prioritering med möjlig medfinansiering med upp till 50%. Vi ser det naturligt att Sverige utnyttjar denna möjlighet att utöka planen. VGR föreslår att sträckan Skälebol-Kornsjö får ett utredningsuppdrag i syfte att kunna söka EU-medel i samband med nästa planrevidering.

Med en utökad ram och med ny finansieringsmodell för lämpliga projekt skulle landets växande industris kapacitetsbehov och hållbara konkurrenskraft kunna mötas betydligt snabbare. Dessutom bör Sverige nyttja de medfinansieringsmöjligheter som finns bla genom EU. Utredning för Skälebol-Kornsjö krävs för framdrift i Göteborg-Oslo -sträckan.

Klimatmålen förutsätter helhetssyn och modernare regelverk

Kommande nationella transportinfrastrukturplan kommer passera år 2030 där målsättningen är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes

luftfart, ska minska med minst 70 procent. VGR noterar att måluppfyllelsen bygger på en stor tillgång på biodrivmedel på relativt kort tid som kan vara svår att garantera och att kraftigt ökade bränslepriser är en komplex fråga med stor påverkan på många invånares vardag. För att minska sårbarheten är det därmed av störst vikt att minska utsläppen genom alla tre identifierade områden, det vill säga elektrifiering, effektivisering och transporteffektivt samhälle. Prioritering krävs för en transporteffektiv samhällsplanering som utgår från en helhetssyn på investeringar och styrmedel.

TRV behöver använda de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram som en viktig utgångspunkt för prioritering av åtgärder. VGR saknar synlig koppling mellan planförslaget och VGR:s ambitioner och målsättningar för en bättre kollektivtrafik, såväl storstadsåtgärder som mer järnvägssatsningar saknas. Överflyttningspotentialen till kollektivtrafik är störst i och omkring storstadsområdena.

Storstadsåtgärder för kollektivtrafik är nödvändiga och regionernas trafikförsörjningsprogram tydliggöras som en utgångspunkt i planeringen. De medfinansierade åtgärderna på Södra Bohusbanan bör ingå i planen.

Stadsmiljöavtalen bör i kommande plan innefatta statsbidrag till samhällsägda konkurrensneutrala depåer. Det är också viktigt att återinföra statsbidrag till spårfordon där det inte påverkar konkurrensförhållanden. Vi ser att detta kan ske inom nuvarande förordning med mindre förtydliganden och tydligt direktiv.

Depåer och spårfordon bör berättigas statsbidrag i stadsmiljöavtalen nu.

Behovet och intresset för att bygga ut gång- och cykelnätet är stort. Missnöjet med kostnadsutvecklingen och planeringsprocessen är detsamma där Trafikverket snarast behöver genomföra åtgärder för effektivisering. Parallellt med detta behöver dock regeringen se över låsningar inom väglagen kopplat till gång- och cykelvägar. Begreppet funktionellt samband behöver utgå eller omdefinieras. Potten för samfinans av cykelvägar är positiv men måste anpassas till planupprättarnas möjligheter för att ge maximalt nyttjande.

Förenklat regelverk för att underlätta utbyggnad av cykelvägar krävs.

För att kunna vårda det vi har och värna om miljöpåverkan kopplat till infrastrukturinvesteringar måste samtliga aktörer investera smart. Förändringar som möjliggör att TRV kan arbeta med steg 1- och 2-åtgärder i andra sammanhang än enbart vid nybyggnation är nödvändiga. Planen saknar en ambition att utveckla möjligheten till att nyttja statligt stöd till steg 1- och 2-åtgärder på en bred bas.

Statlig finansiering av steg 1- och 2-åtgärder nu.

Fördjupning kring Västra Götalandsregionens prioriteringar

1. Ny stambana Göteborg – Borås - Jönköping

- Ny järnväg mellan Göteborg – Borås är nyckeln till fortsatt hållbar utveckling

Västra Götalandsregionen ser positivt på att objektet ny stambana Göteborg – Borås finns med i planförslaget. En snar utbyggnad av nya stambanor är en avgörande åtgärd för bredare kompetensförsörjning och därmed större arbetsmarknadsregioner. Detta ger förutsättningar för fortsatt och ökad konkurrenskraft för Västsverige såväl som för Sverige. Med de förutsättningar som nu gäller för stråket finns en förståelse för att projektets färdigställandetid förlängs men VGR ser det som viktigt att byggstarten fortsatt kan hållas inom den ursprungliga tidplanen. Det är också positivt att man ska se över kostnadsutvecklingen av projektet men ser samtidigt att de kommande besparingsförslag som tas fram inte påverkar de ambitionsmål som projektet i nuläget gemensamt arbetar för.

Idag är Göteborg-Borås-Jönköping separata arbetsmarknadsregioner dessutom finns det ett etablerat utbyte mellan universiteten/högskolorna i stråket. Tillväxten i Göteborgsregionen vilket förutsätter en kraftig tillförsel av akademiker/tekniskt utbildade. En ny stambana mellan Göteborg-Jönköping och vidare mot Stockholm förenklar inte bara pendlingen mellan Borås och Göteborg, det gör även att Ulricehamn och Jönköping integreras i arbetsmarknadsregionen. Med ny järnväg går vi från tre till en arbetsmarknadsregion. Detta gör det enklare för företag och organisationer att attrahera rätt kompetens och för människor att hitta och pendla till fler jobb. Det är också viktigt att öka tillgängligheten då befolkningen i stråket bedöms öka med 35–40 procent fram till år 2050.

Längs stråket Göteborg-Borås pågår sedan ett antal år ett omfattande arbete med att utveckla den regionala samhällsplaneringen. Tillsammans har kommuner och kommunalförbund utarbetat en gemensam målbild för bostadsbyggande, näringslivsutveckling och social hållbarhet i stråket. Det råder full politisk enighet om målbilden och akademi, näringsliv, kommuner och Västra Götalandsregionen är alla involverade i arbetet. En utbyggd järnvägstrafik är en förutsättning för att nå målen.

Med en förstärkt befintlig järnväg ("Förstärkningsalternativet") skulle resandet kunna öka ytterligare med ca 6 miljoner kollektivtrafikresor/år. Kostnaden för "Förstärkningsalternativet" är bedömd till 3,1 mdr och sådan potential i förhållande till insatsen finns sannolikt inte någon annanstans i Sverige. Genom den kostnadseffektiva åtgärden att koppla samman nya och gamla banor kan både regiontågtrafikens behov och nationella tågtrafikens behov mötas och därmed öka nyttan av den stora investeringen och samtidig få större acceptans hos invånarna. Utbyggnaden innebär att två arbetsmarknadsregioner blir en, studenter får

väsentligt bättre pendlingsförutsättningar och vägtrafikens utsläpp och trängsel minskar och det hållbara resandet kan öka.

Förutsättningar för största möjliga samhällsnytta - från dagens 7 miljoner kollektivtrafikresor/år till 17-19 miljoner resor/år

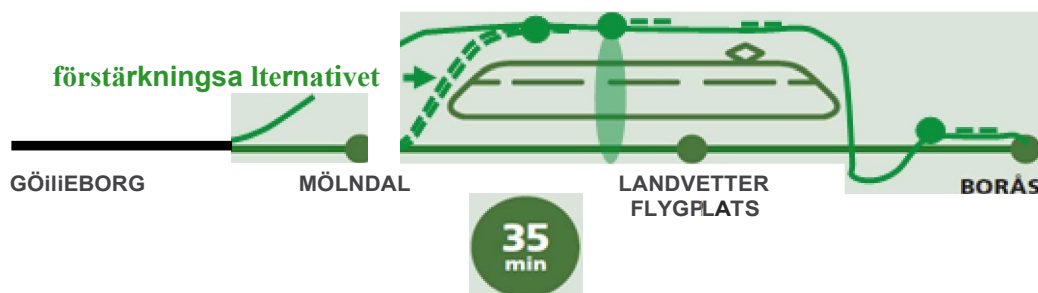
Västra Götalandsregionen ser följande förutsättningar för att maximera samhällsnyttan med den nya stambanan:

- En tidig byggstart
- En restid på 35 minuter mellan Göteborg och Borås
- Genomför förstärkningsalternativet - komplettera befintlig järnväg
- Ett attraktivt stationsläge vid Landvetter flygplats
- Ny järnväg via Mölndal
- Fortsatt utbyggnad mot Jönköping och Stockholm

Då planförslaget innehåller utbyggnad av Göteborg - Borås med fortsatt utredning av sträckan Borås - Jönköping - Linköping ser vi att de flesta punkterna enligt ovan kommer uppfyllas. Dock ser VGR det som viktigt att nödvändiga utredningar för förstärkningsalternativet behöver genomföras i god tid. Därför föreslår VGR att NTP kompletteras med "Förstärkningsalternativet".

Genomför "Förstärkningsalternativet"

Ny stambana med dess korta restid ger stora nyttor och beräknas öka det kollektiva resandet från dagens 7 milj. till 12-13 miljoner kollektivtrafikresor/år. Utöver den korta restiden som en ny stambana kan erbjuda är det också viktigt att ytterligare stärka kapaciteten i pendlingen in mot och från Göteborg och avlasta delar av Göteborg där det passerar 1400 bussar dagligen. För att effektivt kunna erbjuda invånarna i stråket mellan Göteborg och Borås en möjlighet att resa med tåg som inte hamnar i vägen för höghastighetstågen till och från Stockholm har Västra Götalandsregionen tillsammans med kommunerna i stråket, berörda kommunalförbund och Trafikverket arbetat fram det som kommit att kallas "Förstärkningsalternativet". Detta går i korthet ut på att, med mindre åtgärder, stärka kapaciteten på befintlig järnväg mellan Göteborg-Borås och koppla samman den med en ny stambana öster om Mölndal.



Förstärkningsalternativet ger en avgörande möjlighet att vid sidan om snabba regiontåg mellan Göteborg-Borås kunna köra tät tågtrafik som stannar lite oftare i övriga orter i stråket. Resandet kan med "Förstärkningsalternativet" i kombination med ny stambana öka från dagens 7 miljoner kollektivtrafikresor/år till 17–19 miljoner resor/år. Västra Götalandsregionen välkomnar att Trafikverket inom ramen för pågående åtgärdsvalsstudie stråket Göteborg – Borås utreder förstärkningar på befintliga Kust-till-kustbanan mellan Göteborg – Borås, samt den koppling som föreslås mellan befintlig bana vid Mölnlycke och den nya stambanan strax öster om Mölndal. Med station i Mölndal och vidare in i Västlänken förväntas ett kraftigt ökat kollektivtrafikresande med nya resmöjligheter för bland annat Mölnlycke, Landvetter och Bollebygd till centrala pendlingsalternativ. Detta skulle i sin tur minska trängseln på riksväg 40 in mot Göteborg.

I den genomförda ÅVS för stråket Göteborg – Borås uppskattades kostnaden för "Förstärkningsalternativet" till 3,1 mdr. VGR är överens med TRV att utreda sträckan mellan Mölnlycke och kopplingspunkten men det arbetet är för tillfället pausat. När arbetet sedan återupptas kan mer noggranna utredningar göras så att kostnadsbedömningen kan justeras inför nästkommande planrevidering för åren 2026–2037. Kopplingspunkten mellan Mölnlycke och Mölndal enligt TRV's högst rangordnade korridor kommer förmodligen ligga under mark vilket gör att det inte är möjligt att i efterhand ansluta till den nya stambanan.

Trots att fortsatt utredningsarbete för "Förstärkningsalternativet" är pausat föreslår VGR att NTP kompletteras med objektet för att säkerställa genomförbarhet i samband med utbyggnaden av ny stambana.

2. Fyra spår Göteborg – Alingsås, Västra stambanan

- Vårda det vi har, säkra kapaciteten på Västra stambanan

Det är viktigt att vårda det vi har genom att börja investera i Västra Stambanan mellan Göteborg och Alingsås. Behovet är akut för att Skandinavians största hamn ska ha möjlighet att fortsätta att växa hållbart, att hållbar arbetspendling främjas och kunna erbjuda fler resmöjligheter mellan Stockholm och Göteborg.

Trafikverket fick ihop med revideringsuppdraget om nationell plan 2022–2033 ett utredningsuppdrag om nya stambanor där kostnadsbesparande alternativ skulle klarläggas. I det uppdraget redovisades även en kapacitetsstudie kring avlastningseffekter på Västra och Södra stambanorna. Där kan konstateras att även när nya stambanor är fullt utbyggt så kommer kapacitetsproblemen vara kvar på sträckan Göteborg – Alingsås, se bild nedan.

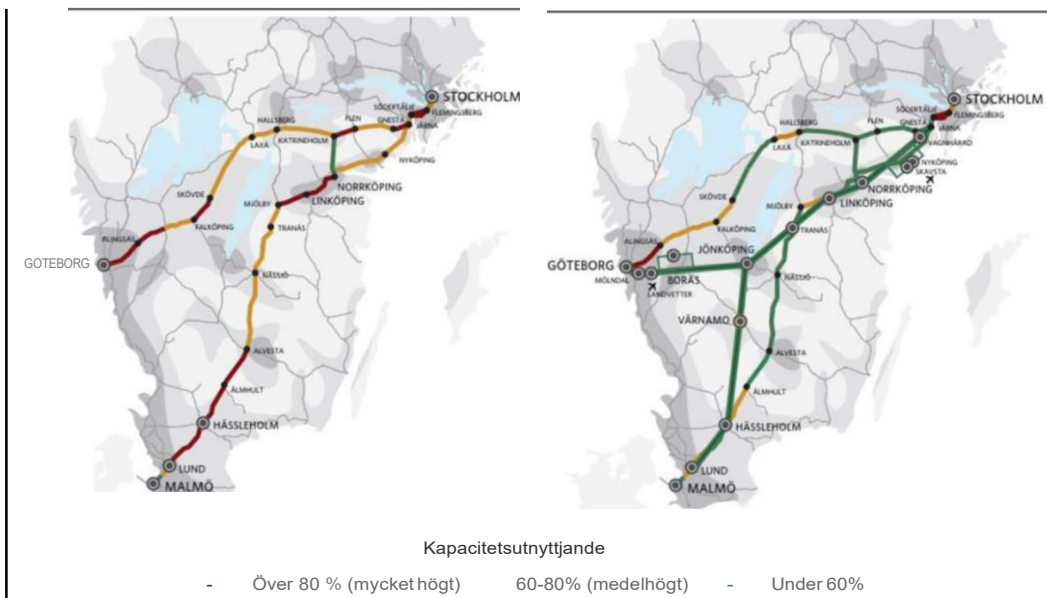


Bild från Trafikverkets kapacitetsutredning (utan och med nya stambanor), 2021.

Göteborgs Hamn gör bedömningen att efter 2025 begränsas deras möjligheter till fortsatt utveckling av gods på Västra stambanan, vilket innebär påverkan för näringslivs- och arbetsmarknadsnyttor i stor skala. Trots att godstransporterna med lastbil ökat lavinartat i Sverige de senaste åren har Göteborgs hamn systematiskt gått emot strömmen och numera står järnvägen för den största godshanteringen till/från hamnen. Idag går 60% av containertrafiken på järnvägen och målsättningen till år 2030 är att 75% av densamma ska göra det. Med risk att den ökande godstrafiken i stråket kan tvingas gå på lastbil skulle en utbyggnad av Västra stambanan även vara en bra klimatåtgärd.

Ambitionerna i Göteborgs hamn hänger väl samman med det arbete som pågår i Sveriges största torrhamn Falköping. En ny överlämningsbangård är färdigbyggd år 2023 och kommer kunna ta emot 750 meter långa godståg. I nuläget gör hamnen dock bedömningen att redan 2025 kommer det vara mycket svårt att öka antalet godstransporter på Västra stambanan.

En satsning på Västra stambanan kan skapa stora nyttor för en attraktiv samhällsbyggnad, hållbart resande och integrerade arbetsmarknadsregioner. I en rapport från 2017 som Västra stambanegruppen tagit fram visas att det finns en stor potential för att möta och utveckla den regionala tillväxten för nya boende i stråket.

I TRV:s senaste utredning av Västra Stambanan blir slutsatsen att den största kapacitetsbristen mellan Göteborg och Stockholm är vid infarten mot Göteborg vid Sävenäs. Här hamnar persontåg i kö bakom gods och flertalet godståg kommer inte fram. Den näst största bristen är kapaciteten mellan Göteborg och Alingsås. Detta är sannolikt Sveriges hårdast belastade dubbelspår. Sträckan servar storstadspendling från snabbt växande kommuner, Skandinavien största

och viktigaste hamn och huvudsakliga färdvägen mellan Sveriges två största städer.

Västra stambanans funktion måste upprätthållas och förstärkas för att klara nuvarande och framtida transportbehov av såväl personer som gods. Pendlingen på Västra stambanan har på grund av kapacitetsproblem inte kunnat öka i jämförelse med andra stråk. Sveriges tillväxtmotor Västra Götaland behöver fyra spår Göteborg – Alingsås för regionförstoring, men det finns också stora nationella nyttor med att åtgärda den av Sveriges järnvägssträckor som har flest kapacitetskonflikter.

Den enskilt viktigaste åtgärden är att bygga två extra spår mellan Göteborg och Alingsås. Detta skulle öka kapaciteten och kapa restiden för alla trafikslag.

3. Oslo-Göteborg-Hamburg – del av TEN-T

Västra Götaland befinner sig mitt emellan Sveriges två viktigaste handelspartners, Norge och Tyskland. Med Fehmarn Belts öppnande år 2028 kommer restiden mellan Hamburg och Köpenhamn att gå från dagens 4 timmar och 45 minuter till 2 timmar och 30 minuter. Förbindelsen kommer ha stor påverkan på flödena norrut, och kan med rätt åtgärder innebära en stor möjlighet för Sverige. Utan åtgärder i korridoren norrut finns det istället en risk att de flaskhalsar för järnvägstrafik som finns kvar mellan Köpenhamn och Oslo kan medföra att lastbilstrafiken istället ökar i detta stråk.

I de flertalet utredningar som OECD genomfört i regionen Oslo-Hamburg har det tydligt framkommit att det finns goda förutsättningar för regionen att utvecklas till en stark megaregion. Däremot pekar utredningarna samlat på att för att uppnå önskad effekt behöver infrastrukturen förbättras och sträckan Göteborg – Oslo nämns särskilt.

Precis som Trafikverket lyfter i inriktningsunderlaget identifieras Västra Götalands strategiska betydelse för smidiga transportflöden i EU genom sin placering i den norra delen av korridoren Skandinavien-Medelhavet i förordningen TEN-T. Genom TEN-T och Fonden för ett sammanlänkat Europa finns förutsättningar för omfattande medfinansiering från EU till utbyggnad på sträckan.



I nuvarande nationella plan lyftes Göteborg – Oslo fram som en brist.

Trafikverket har i sitt arbete med sträckan klassat utredningen från 2016 (gjordes tillsammans med Jernbaneverket) som en åtgärdsvalsstudie. Därmed har Trafikverket också utrett enligt etapp 1 där dubbelspår mellan Öxnered och Skälebol ingick. Tyvärr kom inte denna etapp heller med i förslaget till plan. Däremot kan konstateras att i förslag till NTP står det:

”Planeringsförutsättningarna för åren 2022–2033 har inte medgett att några åtgärder från bristanalyserna, annat än undantagsvis, har kunnat inrymmas under planperioden. För flera av dem kommer tills vidare fördjupade utredningar att göras av Trafikverket för att ytterligare belysa och värdera åtgärder inför kommande planrevideringar”. Med koppling till ovanstående ser Västra Götalandsregionen det som angeläget att sträckan Skälebol – Kornsjö utreds så att det vid nästa revidering 2026 finns ett underlag så att regeringen kan ta ställning om en utbyggnad. För att skapa en tydlighet i fortsatt utredning och planering vore det också önskvärt att Norge och Sverige formulerar en gemensam inriktning och ambitionsnivå och därigenom tydliggör planeringsförutsättningarna för en utveckling av den gränsöverskridande infrastrukturen i stråket. I nuvarande budgetperiod inom EU:s ramprogram för infrastruktur som gäller fram till 2028 är just gränsöverskridande infrastruktur högt prioriterat med möjlig medfinansiering från EU med upp till 50%. Efter 2028 vet vi inte vilka prioriteringar med möjlighet till medfinans upp till 50% EU kommer att anta. Detta gör det extra angeläget att utredningarna kommit så långt att det blir möjligt för en politisk prioritering i kommande revidering.

Västra Götalandsregionen ser det som angeläget att sträckan Skälebol – Kornsjö utreds inför nästa revidering av NTP.

4. Satsningar på regionala järnvägar

- Lagt kort ligger även för reinvesteringsobjekt
- Södra Bohusbanan står på tur

Västra Götaland är ett stort län till ytan med 49 kommuner där järnvägen har en stor potential att knyta ihop länet och skapa en sammanhållen region. Tre av järnvägarna in mot Göteborg har idag två spår, högre standard och en del fjärrtrafik. Övriga järnvägar i länet är enkelspåriga och trafiken utgörs enbart av regionala tåg och gods. Dessa har kommit att kallas *regionala järnvägar* och får inte den uppmärksamhet de förtjänar på nationell nivå.

Lagt kort ligger även för reinvesteringsobjekt

Att i förslag till plan helt ta bort reinvesteringen (475 - 580 miljoner kr) till Kinnekullebanan är inte acceptabelt. Nationell plan 2022–2033 lyfter fram behovet av att ”vårda det vi har”. I direktivet framgår det tydligt att ”lagt kort ligger” för att nuvarande plan ska genomföras.

I nuvarande nationella plan tillsattes upprustningsmedel för Älvsborgsbanan, Viskadalsbanan och Kinnekullebanan. I nuläget har mycket av dessa åtgärder genomförts för både Viskadalsbanan och Älvsborgsbanan. Även om lite återstår så är detta en bra grund för att nu gå vidare och höja standarden med ytterligare åtgärder så att VGR:s ambitioner inom programmet, Målbild tåg 2035, kan genomföras. Med anledning av att det i nuvarande plan avsattes nationella medel till spårupprustning har VGR omprioriterat de 30 miljoner kr från regional plan för upprustning av Kinnekullebanan. Avsikten nu är istället att de avsatta medlen för Kinnekullebanan ska inriktas till att förstärka positiva effekter i samband med spårupprustningen. Medlen från regional plan ska i huvudsak användas till hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder. VGR vill att medlen fortsatt ska användas till dessa ändamål.

Kinnekullebanan går till betydande del genom UNESCOs Biosfärsområde Vänerskärgrården med Kinnekulle. Biosfärsområdet är, efter regeringens nominering, utsett att vara ett modellområde för hållbar utveckling. Dels för sin egen utveckling, dels som modell för andra områden i världen. Att NTP inom detta unika område valt att lyfta bort föreslagen reinvestering ses med mycket stor förvåning. För Kinnekullebanan handlar det om att vårda det vi har, och att stärka järnvägens möjligheter till miljömässiga transporter.

I kommunerna utmed Kinnekullebanan finns också en stark politisk enighet kring att banan behövs, och de verkar för en utveckling både kring banan, trafiken och framtida tåg. För befintligt och etablerat näringsliv är Kinnekullebanan även en viktig järnväg för godstransporter mot i huvudsak Hallsberg. Med godstrafiken ökar behoven av spårupprustning än mer då banan är en breddad smalspårsbana och att en del av rälsen längs banan har begränsad bärighet.

Kinnekekullebanan har redan idag en stor underhållsskuld, och en ytterligare förskjutning av nödvändiga reinvesteringar riskerar att ställa banan i ytterligare sämre skick. Det finns ett stort utvecklingsbehov av både tåg och järnväg, och kommunerna längs banan arbetar för möjligheten att trafikera med vätgaståg i framtiden. När VGR tillsammans med Västtrafik studerar olika investeringsalternativ för nya tåg är det viktigt att man kan utgå från långsiktighet och ha ett stort förtroende för planeringsunderlagen för banan.

VGR ser det som viktigt för förtroendet att Kinnekekullebanan därför lyfts tillbaka in i planen igen som namngivet reinvesteringssubjekt.

Södra Bohusbanan står på tur

Bohusbanan sträcker sig längs västkusten från Göteborg vidare upp mot Uddevalla och slutar i Strömstad. Järnvägen går igenom populära och kustnära områden där kommunerna framför allt i den södra delen växer i snabb takt. Järnvägen har idag låg kapacitet och långa restider, varför bilen dominerar i stråket och tåget måste kompletteras med bussar eftersom järnvägstrafiken inte räcker till.

Den regionala tillväxten för nya boende i längs Södra Bohusbanan har varit och är fortsatt stor. Även här ser vi därmed att den potentiella resandeutvecklingen skulle ge grund för en hög nyttjandegrad i relation till investeringen. De av TRV utredda kapacitetsökningsförslagen skulle kunna skapa stora nyttor för en fortsatt attraktiv samhällsbyggnad, hållbart resande och integrerade arbetsmarknadsregioner

Sammantaget kan sägas att av de regionala järnvägarna prioriteras därför nu Södra Bohusbanan. För att stråket ska kunna fortsätta att växa hållbart behöver banan få utökad kapacitet och kortare restider. Trafikverket har under 2020 utrett kapacitetshöjande åtgärder och plattformsförlängningar mellan Göteborg och Stenungsund. Plattformsförlängningarna är kopplade till Västtrafiks tåginköp och trafikeringsupplägg och skulle möjliggöra i det närmaste fördubblad kapacitet på banan.

För plattformsförlängningarna finns dessutom medfinansiering genom det Västsvenska paketet och VGR föreslår att dessa viktiga åtgärder lyfts in i plan.

5. Verka för en utveckling av Vänersjöfarten

Västra Götalandsregionen ser positivt på att medel till det nödvändiga slussbytet finns med i förslaget. En framtida satsning på samtliga trafikslag där överflytt av gods till sjöfart är prioriterat.

För att en överflyttning av gods till sjöfart ska kunna ske är det bra att regeringen föreslagit en förlängd och breddad ekobonus. VGR anser dock att den behöver

utökas både vad gäller bidragets storlek och omfattning. Breddad ekobonus gör det möjligt för fler aktörer att söka stödet, ekobonusen bör även innefatta kommuner eller kommunalägda hamnbolag. Det gäller bland annat nödvändiga investeringar i hamnar såsom kajer, kranar, terminaler och infrastruktur såsom sidospårssystem och anslutningar till och från hamnanläggningarna.

En utveckling av Vänersjöfarten är viktig både ur transporteffektivitet såväl som ur hållbarhetssynpunkt.

Dessutom ska löftet om fullt utbyggd E20 infrias

För E20 pågår en ombyggnad till mötesfri väg för hela sträckningen. I nuvarande utbyggnad byggs vägen ut med ett antal ”2+2-sträckor” och resterande görs om till mötesfria ”1+1-sträckor”. I samband med finansieringsavtalet gavs ett löfte att i kommande planrevideringar skapa utrymme för en helhet och bygga om till ”2+2 sträckor” för hela E20.

Mindre vägnätet

Att underhålla infrastrukturen i rätt tid kommer löna sig i längden och minska behovet av stora reinvesteringar i senare skede. Det är bekymmersamt att Trafikverkets bedömning är att nuvarande ram inte ens räcker till att ta hand om den infrastruktur vi har. VGR lägger särskild vikt vid att underhållet höjs för det mindre vägnätet i länet. Det mindre vägnätet tjänar en viktig roll för näringsliv och boende, även om antal fordon ofta är lågt så spelar flera vägsträckor en avgörande roll för företag och för boenden att ha en grundläggande tillgänglighet i Sveriges landsbygder. Det är för Västra Götaland som en transport- och logistikregion av extra vikt att infrastrukturen stöttar en fortsatt levande landsbygd. Planförslaget innehåller en satsning på den nya bärighetsklassen BK4 vilket VGR uppskattar då Västra Götaland som nämnts ovan är en transport och logistikregion. Dock noterar VGR att utveckling av BK4 nätet i länet ligger sent i förhållande till övriga län och vill därmed särskilt påpeka att utvecklingstakten för BK4-nätet ökas i länet.

Mindre vägnätet och BK4-nätet behöver upprustas och utvecklas i närtid.

Riktad pott för storstadsåtgärder

Befolkningstillväxten i Sverige de kommande 20 åren beräknas till 1 miljon fler invånare jämfört med idag. Hälften av denna tillväxt beräknas ske i Stockholm, Göteborg och Malmö. Att storstadsområdet med dess utmaningar blir utan nya satsningar fram till 2033 är anmärkningsvärt och riskerar att hämma bostads- och näringslivsutvecklingen i Göteborgsområdet

Utmaningarna i storstäderna är mer komplexa både vad gäller storlek och typ av åtgärder. För att hantera hållbart resande i storstäder krävs mer omfattande investeringar än i övriga städer i landet. Exempel på detta är inte bara utbyggnad av stombussystem, metrobussystem, spårvagnssystem eller tunnelbaneutbyggnad utan även tunga investeringar så som strategiska depåer och inköp av spårfordon. Överflyttningspotentialen i storstadsregionen står dessutom för en betydande del av måluppfyllelsen gällande minskad klimatpåverkan.

Transporteffektiv samhällsplanering är en av nyckelfrågorna och där kommunerna har en stor roll i att skapa förutsättningar för detta genom det kommunala planmonopolet. VGR vill dock poängtera att staten behöver ta en aktiv roll och agera möjliggörare för att kunna förtäta det sammanhängande storstadsområdet och bygga i kollektivtrafiknära lägen. Nyckelfrågan för att hitta bra systemlösningar och lösningar på komplexa frågor är bred samverkan mellan berörda aktörer i tidiga skeden.

Att storstadsområdet med dess utmaningar blir utan nya satsningar fram till 2033 är anmärkningsvärt och riskerar att hämma bostads- och näringslivsutvecklingen i Göteborgsområdet. Om statens ambitioner om ett ökat bostadsbyggande i kombination med ett hållbart resande ska kunna uppnås så behöver staten tillskjuta betydande medel till medfinansiering av infrastruktur för kollektivtrafik i storstäderna, statlig medfinansiering kommer att vara nödvändig för att genomföra investeringarna i Målbild Koll2035.

Västra Götalandsregionen ser fortsatt att nationell plan bör innehålla en särskilt riktad pott för storstadsåtgärder där investeringsmedlen även kan nyttjas till strategiska depåer och inköp av spårfordon.

För att markera att Västra Götalandsregionen står enig bakom detta yttrande skrivs yttrandet även under av de fyra kommunalförbundens ordföranden.

Johnny Magnusson
Regionstyrelsens ordförande

Axel Josefson
Göteborgsregionens kommunalförbund

Ulf Olsson
Boråsregionen Sjuhärads
kommunalförbund

Katarina Jonsson
Skaraborgs kommunalförbund

Martin Carling
Fyrbodals kommunalförbund