

Yttrande

Datum 2020-11-30

Diarienummer RS 2020-06500

Infrastrukturdepartementet

I2020/01827/TP

i.remissvar@regeringskansliet.se och
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037 (I2020/01827/TP)

Trafikverket har tagit fram ett inriktningsunderlag baserat på regeringens uppdrag från den 25 juni i år. Av uppdraget framgår att underlaget ska innehålla två alternativa planperioder mellan 2022–2033 respektive 2022–2037 samt bland annat svara på hur klimatmålet uppnås, inkludera nya stambanor och svara på hur mycket medel som krävs för vidmakthållande av nuvarande infrastruktur.

12-årsplanering möjliggör tidigare omställning

Västra Götalandsregionen (VGR) läser in att Trafikverket förordar att behålla planperioden på 12 år likt idag, vilket Västra Götalandsregionen håller med om. Infrastrukturinvesteringar är mycket kostsamma och komplexa och när branschen står inför stora omställningar de kommande åren är det inte läge att låsa upp investeringar över extra lång tid.

Infrastrukturen behöver vårdas

Järnvägar och vägar är på många håll eftersatta och VGR håller med om att befintlig infrastruktur måste vårdas. Att underhålla infrastrukturen i rätt tid kommer löna sig i längden och minska behovet av stora reinvesteringar i senare skede. VGR lägger särskild vikt vid att underhållet av 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 om företag kan bedriva sin verksamhet och för boenden att ha en grundläggande tillgänglighet. Västra Stambanan är den viktigaste förbindelsen för personresor mellan Sveriges två största städer. Den har akut kapacitetsbrist och är samtidigt den viktigaste järnvägskopplingen för Göteborgs hamn. Att vårda det vi har bör även innefatta att åtgärda sådana akuta brister i befintlig infrastruktur.

Regionala nyttor skapar nationell tillväxt

Det finns samtidigt en lång lista över angelägna infrastrukturinvesteringar för att stärka Sveriges arbetsmarknader. 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. Till skillnad mot att förstärka befintlig järnväg skapar nya dragningar helt nya förutsättningar. Arbetsmarknadsregioner slås samman, nya resrelationer skapas mellan städer som tidigare har lågt utbyte mellan varandra och städer växer med fler jobb och bostäder. Alla dessa nyttor är samtidigt mycket komplext att fånga i någon modell och stora järnvägsinvesteringar underskattas därför. Kollektivtrafikresandet i stråket Göteborg-Borås skulle med en ny järnväg tillsammans med en förstärkt befintlig järnväg öka från dagens 7 miljoner kollektivtrafikresor/år växer till 19 miljoner kollektivtrafikresor/år. Denna potential finns sannolikt inte någon annan stans i Sverige. Detta innebär att två arbetsmarknadsregioner blir en, studenter får väsentligt bättre pendlingsförutsättningar och vägtrafikens utsläpp och trängsel minskar.

Alternativ finansiering måste lösas innan ändringar mot nuvarande plan

Västra Götalandsregionen prioriterar en tidig byggstart av nya stambanor. VGR delar Trafikverkets syn att det är önskvärt att stambanorna får en separat finansiering för en snabb och smidig utbyggnad. Men då det finns en risk att alternativ finansiering kan dra ut på tiden anser VGR att befintliga sträckor inom nationell plan kopplat till nya stambanor (Ostlänken, Göteborg-Borås och Hässleholm-Lund) bör ligga kvar inom nationell plan. Utöver dessa objekt bör kvarvarande sträckor för nya stambanor byggas ut som en direkt fortsättning och passar bra för en extern finansieringslösning. Ett annat alternativ skulle kunna vara att lägga en ekonomisk ram på kommande infrastrukturplan som motsvarar både underhållsbehoven och utvecklingsbehoven så att Trafikverket inte behöver välja så som de föreslår i inriktningsunderlaget.

Klimatmålen förutsätter smart utveckling

Kommande nationella transportinfrastrukturplan kommer passera år 2030 där målsättningen är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent jämfört med 2010. Av underlaget framgår att klimatmålet uppnås genom en ökad takt av elektrifiering, ökad andel biodrivmedel i transportsystemet och genom att dämpa vägtrafikökningen med högre bränslepriser. Västra Götalandsregionen har under en längre tid arbetat intensivt med elektrifieringsarbetet och ser därför mycket positivt på att frågorna får stort utrymme i kommande nationell plan. VGR noterar att måluppfyllelsen bygger på en stor tillgång på biodrivmedel som kan vara svår att garantera och att kraftigt ökade bränslepriser är en komplex fråga med stor påverkan på många invånares vardag. Mot bakgrund av detta kan det konstateras att Trafikverket redan nu baserar investeringsbeslut på prognoser som bygger på att höjda

bränslepriser och hög tillgång på biodrivmedel redan är politiskt beslutat. Det kan leda till att klimatpåverkan underskattas i beslutsunderlagen. Det kommer därför vara viktigt att vi fortsätter investera smart, verkar för en transporteffektiv samhällsplanering och tar hand om infrastrukturen som finns idag som ett komplement i omställningen.

Modernare regelverk

Infrastrukturinvesteringarna är ekonomiskt krävande och tar lång tid att genomföra tillsammans med en komplex planeringsprocess. Därför är det viktigt att den moderniseras och förenklas så mycket som möjligt för att öka måluppfyllelsen. Västra Götalandsregionen ser positivt på att Trafikverket uppmärksammar de behov och idéer som finns bland länsplaneupprättare.

Depåer och spårfordon som statsbidrag

En stor och nödvändig investering kopplat till utvecklad kollektivtrafik är depåer och spårfordon. Stadsmiljöavtalen bör i kommande plan innefatta statsbidrag till samhällsägda depåer som erbjuds på lika villkor vid upphandlingar, samt återinför statsbidrag till spårfordon där det inte påverkar konkurrensförhållanden. .

Höjd beloppsgräns för namngivna objekt i regional plan

Ytterligare ett sätt att öka framdrift och flexibilitet inom transportplanerna är att höja beloppsgränsen för namngivna objekt. Västra Götalandsregionen välkomnar Trafikverket förslag att höja namngivna investeringar från 25 miljoner till 50 miljoner kronor inom regional plan. Gränsen 25 mnkr är omodern då även en enskild rondell idag kan kosta mer än 25 mnkr. Trafikverket har under remisstiden meddelat att en höjning inte hinner genomföras innan 2022 vilket vore högst olyckligt då det begränsar den regionala infrastrukturutvecklingen.

Förenklat regelverk för utbyggnad av cykelvägar

Behovet och intresset för att bygga ut gång- och cykelnätet är stort. Missnöjet med kostnadsutvecklingen och planeringsprocessen är detsamma. Med anledning av detta är det viktigt och välkommet att Trafikverket vill se över kostnaderna och planeringsprocessen som ligger inom Trafikverkets mandat. Parallellt med detta behöver dock regeringen se över låsningar inom väglagen kopplat till gång- och cykelvägar. Begreppet funktionellt samband behöver utgå eller omdefinieras.

Statlig finansiering av steg 1 och 2 åtgärder

För att kunna vårda det vi har och värna om miljöpåverkan kopplat till infrastrukturinvesteringar måste samtliga aktörer investera smart och bli bättre på att tillämpa steg 1 och steg 2 inom fyrstegsprincipen. Västra Götalandsregionen konstaterar att den nu pågående pandemin ger en tydlig bild av potentialen av steg 1- och 2-åtgärder och ser fram emot att statligt stöd till dessa åtgärder i kommande plan blir möjligt.

Prioriteringar inom Västra Götaland

1. Stambana Göteborg-Borås-Jönköping
2. Fyra spår Göteborg och Alingsås
3. Oslo-Hamburg – del av TEN-T
4. Satsningar på regionala järnvägar
 - södra Bohusbanan står på tur
5. Nya slussar i Trollhätte kanal

Dessutom ska löftet om fullt utbyggd E20 infrias.

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

Inriktningsunderlaget lyfter 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.

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

Idag är Göteborg, Borås och Jönköping separata arbetsmarknadsregioner. En ny stambana mellan Göteborg och Jönköping 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.

Avståndet mellan Göteborg och Borås är knappt sju mil vilket på andra håll är en bekväm pendelsträcka. På grund av en omodern och krokig järnväg är pendlarna hänvisade till buss eller bil. Idag är restiden 60 minuter för den som vill åka kollektivt mellan slutstationerna. Det är bortom smärtgränsen för många. Med en modern tågförbindelse skulle restiden istället kunna kortas till 35 minuter.

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

En tidig byggstart

En så tidig byggstart som möjligt på sträckan Göteborg-Borås är Västra Götalandsregionens främsta prioritering. Västlänken kommer stå färdig 2026 och Göteborg-Borås kan ytterligare förstärka Västlänkens nyttor. Busskapaciteten i stråket har nått sitt tak och banan behövs nu, och det är en förväntning från vår sida att byggstart sker i intervallet 2025–2027 enligt Trafikverkets positionspapper.

En restid på 35 minuter

Restiden mellan Göteborg – Borås bör inte överstiga 35 minuter. Om restiden blir längre riskerar nyttorna med projektet att minska. En ny stambana bör möjliggöra en restid mellan Göteborg-Borås på 35 min och ha mellanliggande stationer i Mölndal och vid Landvetter flygplats. Med en kort restid avses hela resan och därmed är ett centralt stationsläge i Borås en avgörande faktor. Ett centralt stationsläge i Borås innebär 1–2 miljoner fler tågresor per år jämfört med ett externt stationsläge.

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, 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.

Ett attraktivt stationsläge vid Landvetter flygplats

Järnvägsutbyggnaden väntas ha positiva effekter för en förstärkt arbetsmarknadsregion och fler hållbara transporter. Järnvägsuppkopplingen till Landvetter flygplats skapar bättre förutsättningar för fler internationella direktdestinationer till och från flygplatsen, vilket är viktigt för Västsverige som attraktiv destination för både näringsliv och turism. Antal flygresor beräknas öka från dagens 6 miljoner till 9 miljoner samtidigt som Airport city växer fram där dagens 4000 arbetstillfällen utökas med ytterligare 10 000 nya arbetstillfällen intill flygplatsen. Trafikverket behöver i samverkan med Swedavia säkerställa ett attraktivt stationsläge under Landvetter flygplats.

Järnvägsdragning via Mölndal

Mölndal stad växer i snabb takt och blir en allt mer naturlig del av södra ”Storgöteborg”. Tillsammans med Västlänken kommer Mölndal fungera som regional knutpunkt i Västra Götaland med 15 000 – 20 000 resenärer/dag. För förstärkningen av arbetsmarknadsregionen är det också positivt att stråket Göteborg – Borås får en järnvägsuppkoppling till arbetsplatser i Mölndal och sydvästra Göteborg. Västra Götalandsregionen ser också sträckningen via Mölndal som viktig utifrån att den dels fångar upp resenärer till/från Mölndal samt sydvästra delarna av Göteborg, samt att det skapar bättre förutsättningar för resenärer från Halland att nå Landvetter flygplats via tåg.

Fortsatt utbyggnad mot Jönköping och Stockholm

En ny järnväg mellan Sveriges största städer kommer spela en stor roll för Sveriges utveckling, och det finns stor potential att öka utbytet mellan regionerna längs med järnvägen. Att förkorta dagens restid mellan Göteborg-Jönköping till 45 min kommer helt att rita om arbetsmarknadskartan.

Vårda det vi har – säkra kapaciteten på Västra stambanan

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.

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. Den enskilt viktigaste åtgärden skulle vara att bygga två extra spår mellan Göteborg och Alingsås vilket skulle öka kapaciteten och kapa restiden för alla trafikslag. Ett utökat dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås skulle möjliggöra kraftig utökning av tågtrafiken, minska restiden Stockholm – Göteborg och skapa ett mer robust järnvägssystem med förbättrad punktlighet. Kommunerna Skövde, Falköping, Herrljunga och Vårgårda har under 2017 deltagit i en rapport som visar en potential om 50 000 nya boende, vilket motsvarar 23 000 nya bostäder. En satsning på Västra stambanan skulle kunna skapa stora nyttor för bostadsbyggande, hållbart resande och integrerade arbetsmarknadsregioner.

När Trafikverket nu har utrett Västra Stambanan blir slutsatsen att den största kapacitetsbristen mellan Göteborg-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, Skandinaviens största och viktigaste hamn och huvudsakliga färdvägen mellan Sveriges två största städer.

Trafikverket kommer fram till att det skulle gå att begränsa kapacitetsproblemet genom att begränsa trafiken till dagens trafik och öka genomsnittshastighet för pendeltågen, men då måste ökad efterfrågan på transporter ske på annat sätt.

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

Oslo-Hamburg – del av TEN-T

Västra Götaland befinner sig mitt emellan Sveriges två viktigaste handelspartners, Norge och Tyskland. En betydande del av transportererna går på väg över

Svinesund idag. 2700 lastbilar passerar Svinesund per dygn. 93% av godset transporteras med lastbil och 70% av lastbilarna kör tomma tillbaka från Norge. Göteborg är dessutom Norges viktigaste hamn där 70% av norsk export sker via Göteborg. Det är varken hållbart eller konkurrenskraftigt att bara 1 procent av de gränskorsande persontransporterna och bara några få procent av godset går på järnväg. En utveckling av transportkorridoren mellan Oslo, Göteborg och vidare ner mot Hamburg och ut mot kontinenten skapar värde för miljö, människor och näringsliv, såväl inom som långt utanför Västsveriges gränser.

Med Fehmarn Belts öppnande år 2028 kommer restiden mellan Hamburg och Köpenhamn att gå från dagens 4h45 min till 2h30 timmar. Förbindelsen kommer även ha stor påverkan på flödena norrut, och innebär en stor möjlighet för Sverige.

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 (som gjordes tillsammans med Jernbaneverket) som en åtgärdsvalstudie. Därmed har Trafikverket också börjat enligt etapp 1 där dubbelspår mellan Öxnared och Skälebol ingick. Västra Götalandsregionen vill att genomförandet av dubbelspår för resterande sträckor utreds i snabb takt så att byggnation med hjälp av EU:s medfinansiering möjliggörs.

Satsningar på regionala järnvägar –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.

I nuvarande nationella plan tillsattes upprustningsmedel för Älvsborgsbanan, Viskadalsbanan och Kinnekullebanan. Dessa medel kommer göra stor nytta och säkerställa både omledningstrafik och dagens persontrafik. Dock kommer det behövas ytterligare åtgärder för en utveckling av persontågstrafiken enligt de målsättningar som Västra Götalandsregionen har lagt fast i sin målbild.

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 för järnvägstrafiken inte räcker till. Den norra delen är i dag i dåligt skick och en åtgärdsvalstudie är på gång. Sammantaget kan sägas att av de regionala järnvägarna prioriteras därför nu att södra Bohusbanan får utökad kapacitet med kortare restider för att stråket ska kunna fortsätta att växa hållbart.

Verka för en utveckling av Vänersjöfarten

Västra Götalandsregionen ställer sig bakom prioriteringen i inriktningsunderlaget som föreslår att sjöfartsinvesteringarna ligger fast. Vi värnar om att fullfölja utbyggnaden slussarna i Göta älv så att full potential kan nås utifrån det påbörjade slussbyte som nu görs i Trollhätte kanal.

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 inom Stockholm, Göteborg och Malmö.

Utmaningarna i dessa storstäder 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.

Samtliga tre städer har omfattande planer och målbilder för att möta dessa utmaningar i syfte att kunna fortsätta att växa hållbart. För dessa planer kommer det behövas särskild finansiering för att etappvis kunna förverkliga dessa.

Ambitionen med en pott för storstadsåtgärder är att nämnda städer ska kunna ansöka om medel på ungefär samma sätt som för dagens pott för stadsmiljöåtgärder. Med storstadsåtgärder kan stor nytta nås samtidigt som övriga städer i landet får minskad konkurrens om potten för stadsmiljöåtgärder.

Samtliga tre regioner och tre storstäder föreslår därför gemensamt att kommande nationella plan innehåller en särskilt riktad pott för storstadsåtgärder.

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

Johnny Magnusson
Regionstyrelsens ordförande

Axel Josefsson
Göteborgsregionens kommunalförbund

Ulf Olsson
Boråsregionen Sjuhärads
kommunalförbund

Katarina Jonsson
Skaraborgs kommunalförbund

Martin Carling
Fyrbodals kommunalförbund