

Yttrande

Datum 2024-03-21

Diarienummer RS 2024-00327

Infrastrukturdepartementet

LI2023/03919

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.nationellplan@regeringskansliet.se

Västra Götalandsregionens remissyttrande över inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Västsverige i tillväxt

För att skapa långsiktig konkurrenskraft och attraktivitet i Västra Götaland behöver vi gemensamt driva en innovativ omställning. Västra Götalandsregionen (VGR), tillsammans med representanter för 49 kommuner och näringslivet, samarbetar för att främja utvecklingen och den gröna omställningen i Västsverige. Genom ett starkt partnerskap och fördelaktig geografisk position har Sverige och Västsverige unika möjligheter till tillväxt. Västsverige bidrar avsevärt till Sveriges BNP och är ledande vad gäller investeringar inom forskning och innovation i Sverige. VGR vill ta en större roll och skapa fler initiativ till att Sverige blir en ledande nation i den starka tillväxt som den gröna omställningen innebär.

För att realisera dessa ambitioner krävs insatser inom flera områden, särskilt inom infrastrukturområdet. Västsveriges infrastruktur är i behov av förbättringar och pågående investeringar stöter på utmaningar, både vad gäller kostnadsöverskridanden och förseningar.

Mot denna bakgrund anser VGR att Trafikverkets inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen 2026-2037 inte ger tillräckligt utrymme för att hantera ett växande och omställande Sverige. Med ökade behov och strategiska etableringar krävs en kapacitetsstark, funktionell och hållbar västsvensk infrastruktur. VGR välkomnar regeringens beslut att återuppta projektet Göteborg-Borås och ser positivt på en mer hållbar utveckling av sträckan mellan Västsveriges största städer. Samtidigt vill vi framhålla alternativ finansiering för Göteborg-Borås, utanför den ordinarie ramen, för att möjliggöra kostnadskontroll och frigöra medel för nya initiativ.

Finansiering av Göteborg – Borås utanför ram skapar bättre kostnadskontroll och möjliggör samtidigt för fler åtgärder.

En ökning av anslagen till länsplaner var positivt vid föregående revidering, men med den pågående kostnadsutvecklingen saknas fortfarande medel för att möta den positiva utvecklingen inom länet. Dessutom förväntar vi oss ökade medel för att täcka nya ansvarsområden i länsplanerna. Utifrån inriktningsunderlaget tolkar vi det som att åtgärder som tidigare finansierats genom stadsmiljöavtal och trafiksäkerhetsåtgärder nu förväntas finansieras via länsplanerna. Dessutom förväntas regionerna öka satsningen på mötesseparering av det regionala vägnätet.

Här påpekar VGR att en förskjutning av ansvar till länsplanerna också nödvändiggör en motsvarande höjning av medel.

Vidmakthålla befintlig infrastruktur är bra

Västra stambanan utgör den främsta länken för personresor mellan Sveriges två största städer och har även en avgörande roll för godstransporter med sin koppling till Skandinavians största hamn. Därför är Västra stambanans funktion av nationell betydelse. Sträckan Göteborg – Alingsås lider av tydlig kapacitetsbrist. Med stundande större underhållsåtgärder på banan, innan de efterlängtrade kapacitetshöjande spåren mellan Göteborg och Alingsås är utbyggda, kommer påverkan att bli betydande. Detta understryker också det faktum en hög kapacitetsanvändning leder till ökat och kostsamt underhållsbehov med mycket stor påverkan.

Ett annat exempel där järnvägsanläggningens status påverkar samhället är förseningar som ofta är kopplade till signalfel. Detta är ett av skälen till att VGR stödjer inriktningsunderlagets förslag om en snabb implementering av ERTMS.

Att vidmakthålla är bra och viktigt. Med ett högt kapacitetsutnyttjande följer ett ökat underhållsbehov. Västra stambanan är ett tydligt exempel där kapacitetstaket är nått och att fyra spår Göteborg - Alingsås krävs.

Inriktningsunderlaget föreslår en ny lösning för kapacitetsplanering för järnväg vilket VGR också ser fördelar med. Dock kan differentiering av banavgifter baserat på kapacitetsutnyttjandet få betydande konsekvenser för kollektivtrafikmyndigheten såväl som för Göteborgs hamns verksamhet. Det är nödvändigt att klargöra de förväntade effekterna och konsekvenserna tydligt innan nästa steg tas.

Infrastrukturen utgör en grundläggande funktion i samhället och behöver fungera med stor tillförlitlighet. VGR anser att både regionala järnvägar och det mindre vägnätet länge har försummats och anser att förbättringsåtgärder krävs. Dessa infrastruktursektorer har ofta hamnat i bakgrunden på grund av det lägre utnyttjandet jämfört med andra infrastrukturelement. Trots det lägre utnyttjandet spelar de en avgörande roll och är många gånger helt grundläggande för företagsverksamhet och samhället som helhet. VGR betonar vikten av ökat underhåll, vilket inte bara säkerställer en stabil grundfunktion utan även förbättrar trafiksäkerheten och samtidigt möjliggör ett mer omfattande BK4-nät.

VGR konstaterar att inriktningsunderlaget framhäver trafiksäkerhet och särskilt nämner mötesseparering. I VGR finns flera viktiga stråk som saknar mötesseparering, och E45 var prioriterad av Trafikverket vid den senaste revideringen. Det behovet kvarstår. En betydande andel av olyckorna inträffar på det mindre vägnätet och för att öka trafiksäkerheten på dessa vägar anser VGR att nivån för medel till de regionala planerna behöver höjas.

Trots de påtagliga behoven för upprustning av de regionala järnvägarna så sker en kraftfull ökning av resandet. VGR har satt som mål att till 2035 tredubbla resandet på tåg. För att nå detta har VGR avsatt medel i regional infrastrukturplan för att kunna göra standardhöjande åtgärder i samband med andra insatser. Resandet på Södra Bohusbanan ökar nu, och det finns behov av ytterligare kapacitetsåtgärder. Samtidigt planeras för flera stora etableringar i Skaraborg, där Volvos battericellsfabrik i Mariestad medför nya behov av åtgärder på Kinnekullebanan.

Infrastruktur med lägre nyttjande behöver också underhållas. Mindre vägnätet är eftersatt men har stor betydelse. Regionala järnvägar har stor potential där Södra Bohusbanan står på tur och omställning Skaraborg sätter Kinnekullebanan i nytt fokus

VGR saknar Trafikverkets nuvarande ambitiösa arbete för överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart i inriktningsunderlaget. VGR ser en stor potential för Vänersjöfarten och betraktar utbyte av slussar i Trollhätte kanal som en viktig hållbar investering, vilket ytterligare aktualiseras av de stora etableringarna i Skaraborg.

Slussbytet möjliggör en utveckling av sjöfart inom landet och stärker den nuvarande internationella trafiken.

Effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur är bra

Med tanke på begränsade medel för ny infrastruktur är det avgörande att den befintliga infrastrukturen inte bara vidmakthålls, utan även utnyttjas på ett effektivare sätt. VGR strävar efter en utveckling mot ett transporteffektivt samhälle med minskade utsläpp och miljöpåverkan samtidigt som tillgängligheten förbättras. I storstadsregionen Göteborg innebär detta satsningar på effektiv, attraktiv och tillförlitlig kollektivtrafik, inklusive stegvis införande av metrobusskonceptet, vilket VGR tidigare tillsammans med Stockholm och Skåne har lyft som riktade medel till storstadsåtgärder. Åtgärder behövs specifikt för metrobuss längs Västerleden, ny spårväglänk för avlastning av Brunnsparcken genom Allélänken eller motsvarande samt medel för trimningar och metrobusstationer. Detta koncept möjliggör hållbar inpendling mot Göteborg och avlastar samtidigt vägnätet från biltrafik.

Ett robust kollektivtrafiksystem i storstäder kräver även investeringar i depåer och spårfordon. VGR efterfrågar en förordningsförändring för att möjliggöra ansökan

om statsbidrag för denna typ av investeringar, vilka är tunga för en enskild region att bära.

Åtgärder för kapacitetsstark kollektivtrafik i storstadsområdet Göteborg erbjuder en stor potential för överflyttning till hållbara resval och därmed effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

VGR menar att steg 1 och steg 2-åtgärder utgör effektiva verktyg för att optimera användningen av befintlig infrastruktur och anser att en regeländring krävs så att Trafikverket kan arbeta med dessa delar av fyrstegsprincipen på allvar. Det är positivt att inriktningsunderlaget betonar en ökad användning av digitala verktyg för att skapa innovativa transport- och mobilitetslösningar. Genom att bättre utnyttja existerande infrastruktur finns även betydande möjligheter att öka den sociala hållbarheten och skapa ett inkluderande transportsystem som gör det möjligt för invånarna att aktivt delta i samhället genom tillgängliggjorda platser och aktiviteter.

VGR välkomnar de föreslagna regeländringarna för att nå en ökad cykling, men efterlyser fortsatt en ändring av väglagen för att möjliggöra byggande av cykelvägar längs statliga vägar utan direkt koppling till biltrafik. Det saknas också information om hur cykelinfrastrukturen ska integreras som en naturlig del av transportsystemet i inriktningsunderlaget.

Stärka befintlig infrastruktur för nya utmaningar är bra

VGR ser stora behov av att stärka den befintliga infrastrukturen så att den blir robust inför kommande utmaningar vilka blir allt tydligare.

Infrastrukturens utsatthet för klimatförändringar är påtaglig, och skred eller översvämningar till följd av höjda nivåer i vattendrag eller skyfall får allvarliga samhällskonsekvenser. Arbetet med att identifiera särskilt utsatta platser behöver intensifieras, samt beredskap och handlingsutrymme måste skapas för att åtgärda skador som uppstår. Risken för skred finns i stort sett uteslutande inom Västra Götaland, och åtgärder kopplade till detta måste finansieras separat och inte på bekostnad av andra viktiga åtgärder.

Västra Götaland strävar efter att vara ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Att främja alternativa fossilfria bränslen och öka elektrifieringen är avgörande för att minska vägtrafikens klimatpåverkan. Inriktningsunderlaget belyser även behovet av att minska infrastrukturens negativa påverkan på biologisk mångfald, vilket också ses som en central utmaning av VGR.

Inriktningsunderlaget tar upp transporters betydelse för både civilt som det militärt försvar, och vikten av att rusta upp infrastrukturen för att klara påfrestningar understryks. VGR instämmer och betonar särskilt behovet av att investera i järnvägen mellan Göteborg och Oslo för att möta samhällets och näringslivets behov. Denna sträcka är en del av det transeuropeiska transportnätet

(TEN-T), och möjligheten till EU-finansiering finns eftersom den är en del av det högst prioriterade nätet för ett sammanlänkat Europa.

Järnvägen mellan Göteborg och Oslo har stor potential för näringslivets utveckling och en viktig roll för samhällets robusthet. Dessutom bör Sverige utnyttja de medfinansieringsmöjligheter som finns bland annat genom EU.

Andra betydande nationella och internationella stråk inom TEN-T-nätet också investeringar för att nå sin fulla potential. I detta sammanhang har VGR tidigare framhållit behovet av att fullborda E20 med 2+2 körfält genom hela regionen, något som fortsatt är aktuellt och ytterligare förstärks med tanke på de stora etableringarna i Skaraborg.

Sveriges anslutning till NATO kommer även att kräva förstärkning av infrastrukturen. I Västra Götaland är både väg- och järnvägsinfrastrukturen i behov av ökad bärighet. Något som också har betonats i inriktningsunderlaget är förstärkta tvärförbindelser i öst-västlig riktning. Här vill VGR framhålla att flera sådana stråk som är relevanta och kan kräva investeringar finns i regionen. Exempel på sådana är kopplingen till hamnar såsom Uddevalla hamn samt väg 40 vilken behöver byggas ut till 2+2-standard på hela sträckan, något som även Region Jönköping påtalar.

Långsiktighet i infrastrukturplaneringen är bra

För att främja nya etableringar och en växande industri i Västra Götaland, den drivande regionen i Sverige, är stabilitet och förutsägbarhet i planeringsprocessen för infrastrukturens utveckling avgörande. Utmaningen ligger i att sammanföra de långa planeringsprocesserna för infrastrukturen med snabba förändringar kopplade till strategiska och större etableringar för att stödja den gröna omställningen.

Inriktningsunderlaget betonar behovet av att ompröva objekt i den nationella transportinfrastrukturplanen, särskilt vid kostnadsökningar. VGR understryker dock vikten av att undvika osäkerhet som kan avskräcka privata investeringar och rubba förtroendet mellan stat och kommun, något som kan uppstå i lägen då infrastruktursatsningar utgår i ett sent skede. Kostnadsnivån för genomförande av projekt liksom den upplevda bristen på kostnadskontroll är något som VGR önskar stort fokus på. Exempelvis upplevs kostnaden för byggnation av cykelvägar orimligt hög.

VGR anser att ett intensifierat arbete med kostnadskontroll och effektivare genomförande är det som bäst minimerar antalet projekt som behöver omprövas.

Trafikverket diskuterar en möjlig förändring av processen för infrastrukturplanering, där inriktningsunderlaget utarbetas på uppdrag av den avgående regeringen och den fortsatta åtgärdsplaneringen genomförs på uppdrag av en ny regering. VGR stödjer inte en sådan förändring eftersom den kan skapa

osäkerhet och ryckighet som kan påverka näringslivet, den offentliga sektorn och medborgarna negativt. En översyn av planeringsprocessen kan dock vara lämplig med tanke på det omfattande arbete som ligger bakom inriktningsunderlaget i förhållande till infrastrukturens förändringstakt. Ett förslag är att processen med inriktningsunderlaget görs mer sällan och med längre hållbarhet, medan åtgärdsplaneringen fortsatt sker i fyraårscykler.

Prioriteringar inom Västra Götaland ligger fast

Västra Götalandsregionen tillsammans med 49 kommuner och det västsvenska näringslivet står redo att bidra till Sveriges utveckling med en hållbar tillväxt och grön omställning, vilket kräver insatser i den västsvenska infrastrukturen. Alternativ finansiering av stora projekt kan frigöra medel för efterfrågade insatser inom den föreslagna ramen och ge Sverige bättre förutsättningar för den pågående utvecklingen.

Med ökade medel till både nationell och regional infrastruktur skulle Västsverige och Sverige stå bättre rustat för den starka utveckling som nu pågår.

Ny Stambana Göteborg-Borås-Jönköping

Fyra spår Göteborg-Alingsås, Västra Stambanan

Oslo-Göteborg-Hamburg – del av TEN-T

Satsningar på regionala järnvägar

- Södra Bohusbanan står på tur
- Kinnekullebanan i nytt fokus

Verka för en utveckling av Vänersjöfarten

- Nya slussar i Trollhätte kanal

E20 ska byggas färdigt till 2+2 körfält genom hela regionen.

Medel för storstadsåtgärder

- Metrobuss längs Västerleden
- Ny spårväglänk för avlastning av Brunnsparken
- Trimningar och metrobusstationer

Det mindre vägnätet kan i många fall ha en avgörande roll för näringsliv och boende. Vägunderhållet bör därmed inte endast prioriteras efter trafikmängd.