

Remissyttrande

Datum 2025-12-02

Diarienummer RS 2025-04828

Infrastrukturdepartementet

Ert diarienummer LI2025/01587

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Inledningsvis konstaterar Västra Götalandsregionen (VGR) att flera av planförslagets prioriteringar ligger i linje med Västra Götalands egna. De nationellt viktiga satsningarna på Västra stambanan noteras särskilt. Samtidigt är det tydligt att många angelägna objekt inte fått plats inom den föreslagna planramen. För att möta samhällets utvecklingsbehov krävs därför ytterligare investeringsutrymme. För VGR är framkomlighets- och kapacitetsåtgärder för kollektivtrafiken i storstadsområdet särskilt angelägna liksom utveckling av järnvägsstråket Göteborg-Oslo.

Västra Götalandsregionen tillsammans med de fyra kommunalförbunden är eniga om länets infrastrukturprioriteringar, se sammanställning i slutet av yttrandet. Nedan presenteras samlade synpunkter och kommentarer till planförslaget mer i detalj.

Västra stambanan, en pulsåder för Sverige

VGR välkomnar att kapacitetsförstärkningar på Västra stambanan prioriterats genom satsning på etappen Olskroken-Partille samt en fördjupad analys för sträckan Partille-Alingsås och vidare mot Skövde. En snabb byggstart för hela sträckan Göteborg-Alingsås är avgörande för att säkerställa en helhetslösning som stöttar Sveriges tillväxt. Varje fördröjning av kapacitetshöjningen mellan Göteborg och Alingsås slår direkt mot näringsliv, export, arbetsmarknad och klimatomställning. Exempelvis kommer näringslivets förutsättningar till att öka omflyttningen av gods från väg till järnväg att fortsatt vara begränsad.

Västra stambanan är inte ett regionalt projekt – den är landets viktigaste järnvägspulsåder. VGR har tillsammans med 18 parter längs banans sträckning genom landet gemensamt tecknat en avsiktsförklaring som understryker behovet

av omedelbara åtgärder för att undanröja flaskhalsen mellan Göteborg och Alingsås.

Prioriterade investeringar

VGR välkomnar fortsatt planering av ny järnväg Göteborg-Borås inklusive bibana Mölnlycke samt nya slussar i Trollhätte kanal. För att få full effekt av slussinvesteringen krävs även följdåtgärder, vilket i planförslaget endast inryms vid en 10 procents ökad planram. Vi ser även positivt på fortsatt mötteseparering av E20, men betonar att hela sträckan bör byggas ut till 2+2 körfält.

Regionen anser att det är nödvändigt att Norge/Vänerbanan mellan Göteborg och Oslo stärks, något som nu endast ryms vid en ökning av planramen med 10 procent genom ökad kapacitet mellan Kornsjö och Skälebol. Idag går 97 procent av allt gods på väg i sträckningen Göteborg-Oslo. Genom en förbättrad järnväg minskas köer och belastning på vägnätet samtidigt som det skapas ett smidigare logistikflöde och utsläppen reduceras. Förbindelsen mot Norge är utpekad av Försvarsmakten som strategiskt viktig. Det bör avspeglas i prioriteringen. Förslaget om en hastighetshöjning till 250 km/h på järnvägen mellan Öxnered och Lund är en åtgärd som både skapar bättre pendlingsförutsättningar och ökad kapacitet. VGR ser den här åtgärden som ett bra första steg för att göra järnvägen konkurrenskraftig och vill understryka att det är viktigt att hela stråket upprustas till samma standard.

De regionala järnvägarna med Södra Bohusbanan och Kinnekullebanan omnämns inte i planförslaget. Likaså saknas en fortsatt utredning gällande delelektrifiering av Kinnekullebanan. Regionala järnvägar kan både möjliggöra klimatsmart pendling och fungera som omledningsstråk vid störningar. Att de i stället riskerar försämrade robusthet är anmärkningsvärt.

Mötteseparering av E45 mellan Liden-Frändefors som finns med i planen är positivt för en trafiksäkrare koppling till Värmland. Dock återstår den resterande sträckan till Mellerud, vilket är en brist för att nå en bättre trafiklösning i hela stråket.

Nödvändiga storstadsåtgärder

Behoven i storstadsområdet Göteborg behöver få större plats i planen.

Tillsammans med Region Stockholm och Region Skåne betonar VGR att storstadsinvesteringar inte är lokala kostnader, utan nationella nyttor.

Storstäderna driver Sveriges tillväxt och är motorn i Sveriges ekonomi, men det är också där trängseln och utsläppen är som störst. Dessa särskilda förutsättningar kräver statligt stöd.

I Göteborgsområdet är investeringar för framkomlighet och kapacitet i kollektivtrafiken nödvändiga både för att möjliggöra hållbara resor och minska trängseln. Här är överflyttningspotentialen stor för att i förlängningen nå måluppfyllelsen gällande minskad klimatpåverkan. 35 procent av Sveriges samlade investeringar för forskning och innovation görs i Västsverige. Det gör att internationellt starka näringslivskluster är beroende av en fungerande och framtidsinriktad kollektivtrafik för att de ska kunna växa och bidra till svensk tillväxt. När Västlänken öppnar kommer över 100 000 resenärer per dag att behöva byta till annan kollektivtrafik. En ny spårväg i Allén för att avlasta Brunnsparcken tillsammans med åtgärder för Metrobuss längs E6 Västerleden är viktiga att då ha på plats.

VGR ser positivt på att såväl E6.20 Västerleden delsträcka Metrobuss och E6/väg 40 vid Kallebäcksmotet finns med vid en eventuell ramökning med 10 procent, men menar att satsningen på ny spårväg i Allén skulle ge störst systemeffekt.

Välkomna satsningar på underhåll

VGR välkomnar de ökade satsningarna på underhåll av såväl järnvägs- som vägsystemet. Vid utförande av järnvägsunderhåll vill VGR framhålla vikten av att konsekvenserna för samhället under utförandet minimeras genom god planering samt utveckling av metoder och arbetssätt. Det är välkommet att standarden på vägnätet kommer att återtas under planperioden, och satsningen på utbyggnad av BK4 för tyngre transporter möjliggör en ökad transporteffektivitet. VGR vill även betona vikten av det mindre vägnätet som ofta har en avgörande betydelse för de gröna näringarna och det lokala näringslivet, liksom behov av statligt stöd till BK4 på det kommunala vägnätet. Underhållsåtgärder behöver samplaneras

med mindre investeringsåtgärder inriktade på ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för effektiv användning av tillgängliga medel.

Som ovan nämnts saknas satsningar på de regionala järnvägarna i planförslaget, där VGR framför allt betonar Södra Bohusbanans potential som pendlingsstråk och Kinnekullebanans funktion för den gröna omställningen och etableringar i Skaraborg. Järnvägsstråken har även en potential att fungera som omledning för ett robustare järnvägssystem. Det är bekymmersamt att planförslaget trots en ökning av medel till järnvägsunderhåll indikerar en försämrad robusthet för banor med lägre trafikering.

Infrastrukturens utsatthet för klimatförändringar är påtaglig, och risken för skred eller översvämningar är särskilt stor i Västsverige. Arbetet med klimatanpassning behöver intensifieras, och en beredskap och ett handlingsutrymme för att åtgärda skador som uppstår måste finnas.

Avslutande synpunkter

Då behoven överstiger tillgängliga medel bör staten utveckla modeller för alternativ finansiering. VGR efterfrågar statligt initiativ till ett mer konkret arbete som i detalj kan driva alternativa finansieringslösningar för lämpliga objekt.

Planförslagets tydligare prioritering mot lönsamhet är klok, men VGR efterfrågar utvecklade och mer transparenta samhällsekonomiska modeller för att styra mot långsiktigt hållbara investeringar, skapa förutsägbarhet och klargöra förutsättningarna för regional och kommunal planering.

När det gäller totalförsvaret så lyfts robusthet, bärighet och kapacitet fram för de viktiga järnvägsstråken. VGR vill poängtera att fler triangelspår och upprustade alternativa stråk, till exempel Kust till kust-banan, skulle ge både flexibilitet och redundans som viktiga åtgärder för totalförsvaret. Det skulle också underlätta för underhållsarbeten då de möjliggör effektivare omledning. Det finns även anledning att göra en översyn av det nationella stamvägnätet i öst-västlig riktning. Genom länet anser VGR att väg 27 och väg 44 är relevanta för en sådan översyn. Väg 40 är även det en viktig öst-västlig förbindelse ur detta perspektiv.

VGR ser fram emot ett slutförande av Västlänken som är ett systemcentralt infrastrukturprojekt för att stödja den utvecklingskraft och tillväxt som finns i

Västsverige. Gällande finansiering av Västlänkens fördyring står VGR fast vid den tidigare ståndpunkten att det är statens ansvar att lösa frågan. Enligt regeringens direktiv ingår inte trängselskatt i planeringsramen och VGR anser därmed att Trafikverket ska exkludera frågor om trängselskatt ur planförslaget.

Som helhet ser VGR positivt på planförslagets inriktning och att flera av de utmaningar som infrastrukturen står inför täcks in. Nu är det angeläget att åtgärderna håller ett högt tempo så att de positiva effekterna förverkligas.

Prioriteringar inom Västra Götaland

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.

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
- 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 därför inte enbart prioriteras utifrån trafikmängd.

Regionstyrelsen

Västra Götalandsregionen



Helén Eliasson

Regionstyrelsens ordförande



Ann-Charlotte Järnström

Regiondirektör