



Karin Björklind, Regionutvecklare
karin.bjorklind@borasregionen.se
Telefon: 0766-08 41 12

Yttrande till Västra Götalandsregionen

Inriktningsplanering av nationell transportinfrastrukturplan

Sammanfattning

Boråsregionen ställer sig bakom Västra Götalandsregionens (VGR) förslag till yttrande och prioriteringslistan över viktiga investeringsobjekt. För att säkerställa att nödvändiga investeringar i transportinfrastrukturen görs i Västsverige är det viktigt med enighet inom Västra Götaland.

Boråsregionen vill lyfta följande punkter:

- Yttrandet bör vara tydligare i att beskriva att den expansiva satsningen på samhällsomvandlande företagsetableringar i Västsverige ställer stora krav på transportinfrastrukturen, både väg, järnväg och sjöfart, och att behovet är stort.
- Transportinfrastrukturen är i behov av både underhåll, reinvesteringar och investeringar för att klara dagens och framtidens utmaningar. Ramen behöver ökas med 20 % för att klara det.
- Investeringar krävs på väg 40, motiverat av trafiksäkerhet, tillgänglighet och en robust tvärlänk mellan Sveriges två största städer.
- Kust till kust banan behöver åtgärder för att möjliggöra utökad trafikering.
- Det mindre vägnätet är i stort behov av underhåll.
- Omprövning av tidigare beslutade objekt i planen kan skapa osäkerhet och riskera att minska tilliten för myndigheten. Bättre att fokusera på kostnadskontroll och effektiva arbetsätt.
- Regelverket för att bygga cykelvägar utmed statligt vägnät behöver förenklas.
- Klimatförändringarnas påverkan på transportinfrastrukturen behöver tas i beaktan och medel för åtgärderna finansieras så att de inte tränger undan andra nödvändiga investeringar

Bakgrund och syfte

Den långsiktiga planeringsprocessen av transportinfrastrukturplanerna inleds med att regeringen ger direktiv till Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag för den långsiktiga infrastrukturplaneringen. För planperioden 2026–2037 kom direktivet till Trafikverket den 15 juni 2023. Regeringens prioritering är, enligt direktivet, att fortsätta förbättra den infrastruktur som finns, reparera där det behövs och förvalta gemensamma resurser på bästa sätt.

Direktivet betonade att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen samt vikten av att beakta nyttan med att upprätthålla funktionaliteten i infrastrukturen i förhållande till nyttan av investeringar. Vidare har regeringen angett att ramen för den kommande 12-årsperioden ska vara oförändrad men att Trafikverket ska redogöra för scenarier +/- 10 % respektive 20 %. Regeringen betonade även vikten av underhåll av vägar och järnvägar samt kostnadseffektiva åtgärder för att optimera transportinfrastrukturen och öka transporteffektiviteten.

Uppdraget om inriktningsplanering innebär att Trafikverket ska ta fram ett trafikslagsövergripande underlag till regeringen för bedömning av ekonomiska ramar och inriktning för åtgärder i

Bilaga: Västra Götalandsregionens infrastrukturprioriteringar till remissyttrande inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026 - 2037

Prioriteringar inom Västra Götaland ligger fast

- 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 spårvägslink för avlastning av Brunnsparcken
 - 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.

Fördjupning kring Västra Götalandsregionens prioriteringar

Ny järnväg Göteborg – Borås - Jönköping

Västra Götalandsregionen har prioriterat ny järnväg Göteborg – Borås vid de senaste revideringstillfällena av nationell plan. Nu inför denna revidering finns ett regeringsbeslut om att bygga ut järnvägen vilket är positivt. Beslutet möter i nuläget inte fullt ut de ambitioner som finns regionalt för stråket. VGR ser dock positivt på beslutet där regeringen nu tydligt visar att man vill bygga ut det stråk i Västsverige som idag saknar möjlighet till pendeltågstrafik trots att det är mellan Västsveriges två största städer.

Västlänken sammankopplar länets järnvägar

Genomgående linjer via Västlänken skapar nya möjligheter till direktresor, där utbudet norr om Göteborg kan länkas samman med utbudet söder om Göteborg. Exempelvis finns det möjlighet att köra direkttåg Trollhättan–Landvetter flygplats–Borås via Västlänken när sträckan Göteborg–Borås är utbyggd.

Näringslivets rekrytering och expansion underlättas

Kompetensförsörjning är en utmaning i så gott som alla branscher i dag. I byggbranschen uppger sju av tio företag att tillgången på arbetskraft är det främsta hindret för expansion, och en eftersatt infrastruktur bidrar till svårigheter att rekrytera. Med en utvecklad järnväg och på sikt med fortsättning mot Ulricehamn - Jönköping skapas förutsättningar för att utöka det geografiska pendlingsområdet, och därmed ökar näringslivets förutsättningar för både rekrytering och expansion avsevärt.

Flyg och tåg skapar enklare resande

Göteborg Landvetter Airport är Sveriges näst största flygplats och en knutpunkt med globala kopplingar, men i dag saknas tåganslutning. En tåganslutning till en attraktiv terminalnära station skulle markant öka upptagningsområdet till Göteborg Landvetter Airport. Därmed skapas ett sammanhållet system där människor enkelt kan växla mellan tåg och flyg, för vidare resa både nationellt och internationellt. Detta ökar underlaget för både inrikes och utrikes resor och ökar tillgängligheten till och från Sverige.

Näringslivet i Västsverige har en internationell inriktning, så betydelsen av bra tillgänglighet till landets näst största flygplats kan inte nog betonas. Nästan var fjärde anställd i västra Sverige arbetar för ett utlandsägt företag, och antalet anställda i utlandsägda företag har mer än fyrdubblats sedan 1990. Företag som AB Volvo, Volvo Cars, SKF och Astra Zeneca behöver snabb och smidig tillgång till marknader, leverantörer och kompetens runt om i världen, för att behålla och stärka sin konkurrenskraft på en snabbt växande global marknad.

Västra Götalandsregionen satsar på utökad tågtrafik

Trafikverket planerar för nya uppställningsspår söder om Mölndal. Dessa spår behövs för att hantera den utökade tågtrafiken i länet. Det kommer dessutom att finnas fler ingående tåglinjer i Västlänken från norr än från söder, vilket gör att de tåg som inte kan länkas samman med tåglinjer söderut behöver vända någonstans söder om Göteborg. Ett ombyggt Mölndals station kan fylla det behovet. En sådan ombyggnad skapar dessutom stora nyttor genom att stationen blir en attraktiv start- och målpunkt för tusentals tågresor.

Därutöver behöver Västkustbanan byggas ut till fyrspar mellan Göteborg och Mölndal (på sikt med fortsättning till Kungsbacka) – dels som en första etapp på ny järnväg mot Borås, dels för att möta en hög efterfrågan på tågtrafik mellan Göteborg och Kungsbacka/Varberg och vidare mot Malmö/Köpenhamn/Hamburg

Göteborg – Borås, en järnväg mellan Västsveriges två största städer är en hållbar investering för att vidareutveckla en stark arbetsmarknadsregion

Fyra spår Göteborg – Alingsås, Västra stambanan

Västra stambanan är den viktigaste förbindelsen för personresor mellan Sveriges två största städer och arbetsmarknadsregioner; Stockholm/Mälardalen och Göteborgsregionen. Samtidigt är Skandinavien största och viktigaste hamn också till stor del beroende av samma bana. Att det då råder kapacitetsproblem är kanske inte så konstigt men att det däremot inte åtgärdas i rimlig tid är inte acceptabelt. Att det hårda utnyttjandet dessutom medför att större underhållsarbeten måste genomföras med betydande trafikpåverkan visar på behovet av mer långsiktig planering. Sverige behöver bygga mer robust på sträckor som har stor nationell betydelse.

Etableringar längs Västra stambanan

Omställningen i Skaraborg har stor lokal och regional betydelse men också väl så stor nationell betydelse. Med en kapacitetsstark och pålitlig järnväg mellan Göteborg – Skaraborg och vidare mot Stockholm nås en markant större arbetsmarknad vilket stärker den kompetensförsörjning som vi ser kommer behövas.

Godstrafik 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 kraftigt i Sverige de senaste åren har Göteborgs hamn systematiskt gått emot strömmen och numera står järnvägen för den största godshanteringen till/från hamnen. Som en effekt av kriget i Ukraina har godstransporter via Göteborgs hamn till östra Sverige ökat markant. Idag går mer än 60% av containertrafiken på järnvägen och målsättningen till år 2030 är att 75% av densamma ska göra det. I nuläget gör hamnen dock bedömningen att

Bilaga: Västra Götalandsregionens infrastrukturprioriteringar till remissyttrande inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026 - 2037

4 (7)

redan 2025 kommer det vara mycket svårt att öka antalet godstransporter på Västra stambanan.

Ambitionerna i Göteborgs hamn hänger väl samman med det arbete som pågår i Sveriges största torrhamn Skaraborg Logistics Center (SLC). En ny överlämningsbangård är på gång och med den kommer det finnas bra möjligheter att kunna ta emot 750 meter långa godståg. SLC har redan under ett antal år framgångsrikt bedrivit försöksverksamhet med långa tåg mellan SLC och Göteborgs hamn. Längre tåg ser VGR som en viktig åtgärd för att minska trängseln på spåren.

Nationell nytta

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 viktigaste åtgärden är att bygga två ytterligare spår mellan Göteborg och Alingsås. Detta skulle öka kapaciteten, säkra robustheten och kapa restiden för alla trafikslag – viktigt och nödvändigt för Västsverige och Sverige.

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 2029 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. När det redan idag passerar ca 2500 lastbilar om dagen över Svinesundsbron blir det än tydligare att åtgärder för överflyttning av godset till järnväg är nödvändigt både på kort och lång sikt.

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. Utredningarna pekar tydligt på att för att uppnå önskad effekt behöver infrastrukturen förbättras och sträckan Göteborg – Oslo nämns särskilt.

I den utredning ”Mulighetsstudie Oslo Göteborg” som Jernbanedirektoratet och Trafikverket gemensamt presenterade i september 2023 redogörs för ett antal åtgärdskoncept. Det så kallade ”godskonceptet” visade på en positiv samhällsekonomisk nytta. Eftersom kostnaden för denna insats som i

Bilaga: Västra Götalandsregionens infrastrukturprioriteringar till remissyttrande inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026 - 2037

5 (7)

järnvägssammanhang får anses vara låg ser VGR det som viktigt att detta koncept genomförs då det också stärker infrastrukturen mellan Sverige och Norge. Detta var något som försvarsmakten nyligen pekade ut som en viktig funktion i en rapport om anpassningar med anledning av NATO-medlemskap.

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 Fonden för ett sammanlänkat Europa finns dessutom förutsättningar för omfattande medfinansiering från EU.

Västra Götalandsregionen ser det som angeläget att sträckan Göteborg - Skälebol byggs ut enligt tidigare förslag och att Skälebol – Korsjö som minsta åtgärd byggs ut enligt alternativet ”godskoncept” som föreslås i den nyligen framtagna ”Mulighetsstudie Oslo-Göteborg”.

Satsningar på regionala järnvägar

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 till/från 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. De senaste åren har dock upprustning gjorts av både Viskadalsbanan och Älvsborgsbanan och där planeras även för fler åtgärder med stöd av medel från regional transportinfrastrukturplan. Vid föregående revidering prioriterade därför VGR Södra Bohusbanan och Kinnekullebanan. Den prioriteringen ligger kvar även nu.

Södra Bohusbanan står på tur

Den regionala tillväxten för nya boende 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. Under 2023 har plattformsförlängningar utretts och har en tydlig koppling till Västtrafiks tåginköp och trafikeringsupplägg. Dessa förlängningar skulle möjliggöra fördubblad sittplatskapacitet på banan.

För att stråket ska kunna fortsätta att växa hållbart behöver Södra Bohusbanan få utökad kapacitet och kortare restider.

Kinnekullebanan i nytt fokus

Trafikverket har meddelat att de planerar att utföra underhållsåtgärder som gör att Kinnekullebanan kan återta ursprunglig hastighet. Dessutom kommer plankorsningar åtgärdas på sträckan söder om Lidköping vilket kommer medge ökad hastighet. Samtidigt är det stora etableringar på gång i Skaraborg där Volvos

Bilaga: Västra Götalandsregionens infrastrukturprioriteringar till remissyttrande inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026 - 2037

6 (7)

batterifabrik i Mariestad är det tydligaste exemplet. Med tanke på de etableringar som planeras i Skaraborg så förutsätter VGR att Kinnekullebanan fortsatt underhålls och rustas för dessa nya och kommande behov.

Omställning Skaraborg sätter Kinnekullebanan i nytt fokus

Verka för en utveckling av Vänersjöfarten

Västra Götalandsregionen ser positivt på att bytet till nya slussar i Trollhätte kanal pågår. Överflytt av gods till sjöfart har länge prioriterats och VGR ser detta som en viktig del i den hållbara omställning som transportbranschen står inför. I inriktningsunderlaget är denna ambition om överflytt nedtonad vilket inte speglar de regionala ambitionerna.

För att en överflyttning av gods till sjöfart ska kunna ske är det bra om förordningen möjliggör för kommuner att kunna söka bidrag för 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.

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

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 medfinansieringsavtalet 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. 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. VGR noterar att utveckling av BK4 nätet i länet ligger sent i förhållande till övriga län och ser positivt på att Trafikverket nu har ökat utvecklingstakten för BK4-nätet i länet.

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

Medel 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. 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.

Utifrån ovanstående föreslår Västra Götaland tillsammans med Stockholm och Skåne att kommande nationella plan innehåller ett nytt satsningsområde för storstadsåtgärder.

Att dessutom stadsmiljöavtal har tagits bort och att det därmed blir de regionala planerna som ska inkludera även storstädernas behov av kollektivtrafikåtgärder är i dagens ramnivå inte rimligt då dessa åtgärder ofta är så kostsamma att de skulle undantränga stora delar av övriga behov i länen. Detta skulle eventuellt kunna lösas genom att medel för regionala planer för storstadsregionerna får särskilt tillskott. Samtidigt är det inte bara allmänna kollektivtrafikåtgärder som behövs utan det behövs stora kostsamma investeringar som är av systemkaraktär. För VGR är Metrobuss längs Västerleden (Frölunda – Kungssten) och ny spårväglänk för avlastning av Brunnsparken genom Allélänken eller motsvarande samt medel för trimningar och metrobusstationer de objekt som ligger närmast i tid, utöver behov av stöd för depåer och spårfordon.

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 särskilda medel för storstadsåtgärder där investeringsmedlen även kan nyttjas till strategiska depåer och inköp av spårfordon.

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

Västsverige i tillväxt

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

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

Med detta som bakgrund ser 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 särskilt lyfta alternativ finansiering för Göteborg-Borås utanför den ordinarie ramen för att möjliggöra kostnadskontroll och frigöra medel för nya insatser.

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. Därutöver har vi en förväntan om ökade medel för att täcka nya ansvarsområden i länsplanerna. Vi tolkar inriktningsunderlaget som att såväl åtgärder som tidigare rymts inom

stadsmiljöavtal som trafiksäkerhetsåtgärder nu ska finansieras via länsplanerna. Dessutom förväntas regionerna öka satsningen på mötesseparering av det regionala vägnätet. Här konstaterar VGR att en förskjutning av ansvar till länsplanerna också kräver en motsvarande höjning av medel.

Vidmakthålla befintlig infrastruktur är bra

Västra stambanan är den viktigaste förbindelsen för personresor mellan Sveriges två största städer och är även avgörande för godstransporter med sin koppling till Skandinavians största hamn. Därmed är Västra stambanans funktion av nationell betydelse. Västra stambanan på sträckan Göteborg – Alingsås har tydlig kapacitetsbrist. Det har nu blivit aktuellt med större underhållsarbeten på banan vilket kommer att medföra mycket stor påverkan eftersom arbetena sker innan de två kapacitetshöjande spåren mellan Göteborg och Alingsås som har efterfrågats är utbyggda. Detta tydliggör också det faktum att ett högt kapacitetsutnyttjande även skapar ett ökat och kostsamt underhållsbehov med mycket stor påverkan.

Ytterligare ett exempel där järnvägsanläggningens status får konsekvenser för samhället är det faktum att förseningar ofta är kopplade till signalfel. VGR stöder därför inriktningsunderlagets förslag om ett snabbt införande 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 4 spår Göteborg - Alingsås krävs.

Inriktningsunderlaget föreslår en ny lösning för kapacitetsplanering för järnväg vilket VGR också ser fördelar med. Däremot att differentiera banavgifter efter banans kapacitetsutnyttjande kan ha stor påverkan både för kollektivtrafikmyndigheten såväl som för Göteborgs hamns verksamhet. Här behöver förväntade effekter och konsekvenser klarläggas tydligt innan nästa steg tas.

Infrastrukturen är en basfunktion i samhället som med stor tillförlitlighet behöver fungera. VGR anser att både regionala järnvägar och det mindre vägnätet länge har varit eftersatt, och anser att förbättringsåtgärder krävs. Båda dessa infrastrukturslag har prioriterats ner mycket beroende på att de relativt annan infrastruktur har ett lägre nyttjande. Även om nyttjandet är lägre så spelar de oftast en avgörande roll och är i många fall helt grundläggande för företagsverksamhet och samhället i stort. VGR vill framhålla att ett ökat underhåll är en åtgärd som förutom säkrad basfunktion också skulle förbättra trafiksäkerhet och samtidigt möjliggöra ett större BK4 nät.

VGR konstaterar att inriktningsunderlaget tydligt lyfter trafiksäkerhet och mötesseparering nämns särskilt. I VGR finns flera viktiga stråk som saknar mötesseparering där E45 var prioriterad av Trafikverket vid föregående revidering. Det behovet kvarstår. En stor del av olyckorna sker på det mindre vägnätet och VGR delar denna bild. För öka trafiksäkerheten på dessa vägar anser VGR att nivån för medel till de regionala planerna behöver höjas.

På de regionala järnvägarna sker en kraftfull ökning av resandet. VGR har som mål att till 2035 tredubbla resandet på tåg. För nå detta har medel avsatts i regional infrastrukturplan för standardhöjande åtgärder i samband med andra insatser. Resandet på Södra Bohusbanan ökar och ytterligare kapacitetsåtgärder behövs. Samtidigt planeras för flera stora etableringar i Skaraborg där Volvos batterifabrik 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 potential för Vänersjöfarten och 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 såväl som bytet stärker den nuvarande internationella trafiken.

Effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur är bra

Mot bakgrund av att medlen till utveckling av ny infrastruktur är begränsade är det avgörande att den befintliga infrastrukturen inte bara vidmakthålls, utan även utnyttjas på ett effektivare sätt. Västra Götalandsregionen strävar efter en utveckling mot ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet och därigenom utsläpp och övrig miljöpåverkan kan minska samtidigt som tillgängligheten förbättras. I storstadsregionen Göteborg innebär det satsningar på effektiv, attraktiv och tillförlitlig kollektivtrafik med bland annat ett stegvis införande av metrobusskonceptet, vilket Västra Götalandsregionen tidigare tillsammans med Stockholm och Skåne har lyft som riktade medel till storstadsåtgärder. Konkret behövs åtgärder för metrobuss längs Västerleden, ny spårvägslink för avlastning av Brunnsparcken genom Allélinken eller motsvarande samt medel för trimningar och metrobusstationer. Metrobusskonceptet skapar möjlighet till hållbar inpendling mot Göteborg som i sin tur avlastar vägnätet från biltrafik. Samtidigt gör avvecklingen av stadsmiljöavtalen det angeläget att lyfta riktade medel för ny spårvägslink för avlastningen av Brunnsparcken i Göteborg.

Ett robust kollektivtrafiksystem i storstäder kräver även investeringar i depåer och spårfordon. Här efterfrågar Västra Götalandsregionen en förordningsförändring som möjliggör statlig medfinans till dessa investeringar som 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 anser att steg 1 & steg 2-åtgärder är effektiva verktyg för att bättre utnyttja befintlig infrastruktur, och att en regeländring krävs för att Trafikverket ska kunna arbeta med dessa delar av fyrstegsprincipen på allvar. Det är dock positivt att inriktningsunderlaget framhåller en ökad användning av digitala verktyg för att skapa innovativa transport- och mobilitetslösningar. Genom att bättre utnyttja den befintliga infrastrukturen finns också stora möjligheter att öka den sociala hållbarheten och skapa ett inkluderande transportsystem som genom att tillgängliggöra platser och aktiviteter möjliggör för invånarna att delta i samhället.

VGR anser att de föreslagna regeländringarna för att nå en ökad cykling är bra, men efterfrågar fortsatt en ändring av väglagen så att det blir möjligt att bygga cykelväg längs statlig väg utan funktionellt samband med en väg för biltrafik. VGR saknar också skrivningar om hur cykelinfrastrukturen ska bli en integrerad del av transportsystemet.

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. Här behöver arbetet med att identifiera särskilt utsatta platser intensifieras, samtidigt som en beredskap och ett handlingsutrymme behöver skapas för att åtgärda skador som uppstår. VGR vill särskilt påpeka att risken för skred i stort sett uteslutande finns inom regionens område, och att åtgärder kopplade till detta behöver finansieras via särskilda medel och inte ske på bekostnad av andra viktiga åtgärder.

Västra Götaland vill vara ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Fortsatt utveckling av alternativa fossilfria bränslen med en ökad takt i elektrifieringsarbetet är viktigt för att minska vägtrafikens klimatpåverkan. I inriktningsunderlaget nämns också behovet av att minska infrastrukturens negativa påverkan på den biologiska mångfalden, vilket också VGR har identifierat som en av de stora utmaningarna kommande år.

Inriktningsunderlaget tar upp transporters betydelse för såväl det civila som det militära försvaret och behovet av att rusta infrastrukturen så att transportsystemet kan fungera även när samhället utsätts för påfrestningar. VGR instämmer i vikten av att skapa en robust infrastruktur där satsning på järnvägen mellan Göteborg och Oslo för att motsvara samhällets och näringslivets behov särskilt lyfts fram. Järnvägen är en del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och det finns även möjlighet att söka finansiering via EU eftersom sträckan 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.

Även andra starka nationella och internationella stråk inom TEN-T-nätet kräver satsningar för att nå sin fulla potential. I detta sammanhang har VGR tidigare lyft fram behovet av att E20 byggs helt färdigt till 2+2 körfält genom hela regionen, något som fortsatt är aktuellt och aktualiseras ytterligare i samband med större etableringar i Skaraborg.

Sveriges eventuella inträde i NATO kommer också att ställa nya krav på stärkta tvärförbindelser i öst-västlig riktning, vilket också påpekas i inriktningsunderlaget. VGR har flera öst-västliga stråk som kan bli aktuella.

Långsiktighet i infrastrukturplaneringen är bra

För att skapa bästa möjliga förutsättningar för nya etableringar och en växande industri där Västra Götaland är Sveriges drivande region, så är stabilitet och förutsägbarhet i planeringsprocesserna för utveckling av infrastrukturen avgörande. Det ligger en stor utmaning i att väva ihop de långa planeringsprocesser som styr infrastrukturutvecklingen med de snabba förändringar som sker till följd av strategiska och större etableringar för att möta den gröna omställningen.

Inriktningsunderlaget lyfter att objekt som ligger i den nationella planen för transportinfrastruktur ska omprövas innan de byggstartas, särskilt vid kostnadsfördyringar. VGR anser dock att det är viktigt att det inte uppstår en situation då privata aktörer väljer att inte göra investeringar i Sverige på grund av en osäkerhet gällande infrastrukturinvesteringar. Likaså riskerar en osäkerhet gällande statliga investeringar att rubba förtroendet mellan stat och kommun. 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 lyfter en möjlig förändring av den övergripande processen för infrastrukturplaneringen med en ordning där inriktningsunderlaget tas fram på uppdrag av den avgående regeringen och den fortsatta åtgärdsplaneringen sker på uppdrag av en ny tillträd regering. VGR förordar inte att en sådan förändring genomförs då den riskerar att skapa en större ryckighet och osäkerhet till nackdel för både näringsliv, offentlig sektor och medborgare. En översyn av planeringsprocessen kan dock vara lämplig mot bakgrund av hur omfattande arbete som ligger bakom inriktningsunderlaget i förhållande till med vilken takt infrastrukturen förändras. 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.

§ 5 Inriktningsplanering av nationell transportinfrastrukturplan

Diarienummer: 2024/SKF0103

Beslut

Direktionen ställer sig bakom Västra Götalandsregionens förslag till remissyttrande

Sammanfattning

Den långsiktiga planeringsprocessen av transportinfrastrukturplanerna inleds med att regeringen ger direktiv till Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag. Den 15 januari 2024 presenterade Trafikverket inriktningsunderlag för perioden 2026–2037.

Länsplaneupprättaren, i detta fall Västra Götalandsregionen, är remissinstans för den nationella planen. Kommunerna och delregionerna har bjudits in att delta i processen via beredning för hållbar utveckling (BHU) samt via skriftliga yttranden.

Boråsregionen ställer sig bakom Västra Götalandsregionens förslag till yttrande och prioriteringslistan över viktiga investeringsobjekt. För att säkerställa att nödvändiga investeringar i transportinfrastrukturen görs i Västsverige är det viktigt med enighet inom Västra Götaland.

Boråsregionen vill lyfta följande punkter:

- Yttrandet bör vara tydligare i att beskriva att den expansiva satsningen på samhällsomvandlande företagsetableringar i Västsverige ställer stora krav på transportinfrastrukturen, både väg, järnväg och sjöfart, och att behovet är stort.
- Transportinfrastrukturen är i behov av både underhåll, reinvesteringar och investeringar för att klara dagens och framtidens utmaningar. Ramen behöver ökas med 20 % för att klara det.
- Investeringar krävs på väg 40, motiverat av trafiksäkerhet, tillgänglighet och en robust tvärlänk mellan Sveriges två största städer.
- Kust till kustbanan behöver åtgärder för att möjliggöra utökad trafikering.
- Det mindre vägnätet är i stort behov av underhåll.
- Omprövning av tidigare beslutade objekt i planen kan skapa osäkerhet och riskera att minska tilliten för myndigheten. Bättre att fokusera på kostnadskontroll och effektiva arbetssätt.
- Regelverket för att bygga cykelvägar utmed statligt vägnät behöver förenklas.
- Klimatförändringarnas påverkan på transportinfrastrukturen behöver tas i beaktan och medel för åtgärderna finansieras så att de inte tränger undan andra nödvändiga investeringar

Expedieras till

Västra Götalandsregionen
Medlemskommunerna

Justerare		Utdragsbestyrkande
-----------	--	--------------------



transportinfrastrukturen. Den 15 januari 2024 presenterade Trafikverket inriktningsunderlag för perioden 2026–2037.

Länsplaneupprättaren, i detta fall Västra Götalandsregionen (VGR), är remissinstans för den nationella planen. Kommunerna och delregionerna har ingen formell roll, men har muntligen bjudits in att delta i processen via VGR:s beredning för hållbar utveckling (BHU) samt via skriftliga yttranden. VGR:s förslag till yttrande till Trafikverket presenteras på Direktionen den 1 mars 2024. Boråsregionen har möjlighet att lämna skriftliga synpunkter till VGR senast 8 mars 2024 och sista dag för VGR att skicka in remissvaret är den 15 april. Då tidplanen inte medger någon remisshantering till kommunerna inom Boråsregionen diskuterades VGR:s förslag till yttrande på beredning hållbar regional utveckling (BH7) den 6 februari 2024. Förslag till Boråsregionens yttrande hanteras på Direktionens möte den 1 mars 2024. Ett sammanvägt förslag till remissvar från VGR kommer att presenteras på BHU den 21 mars 2024 och därefter hanteras av regionstyrelsen.

Planeringsprocessen

Transportinfrastrukturplaneringen är i sin första fas med analyser och inspel. Regeringens infrastrukturproposition kommer troligen under hösten 2024 och därefter regeringens direktiv. Efter det påbörjas arbetet med åtgärdsplanering av Trafikverket och till slut beslutas planen under våren eller sommaren 2026.

VGR har möjlighet att lämna ett remissyttrande med kommentarer och regionala prioriteringar på inriktningsunderlaget. Därefter är det först när planen går ut på remiss hösten 2025 som VGR har möjlighet att yttra sig.

Trafikverkets inriktningsunderlag

Direktiv till inriktningsplanering från regeringen betonar att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioriteringar samt att den totala ramen för infrastrukturplanen ska vara oförändrad jämfört med innevarande plan. Vikten av att underhålla och förbättra befintlig infrastruktur, på bekostnad av nyinvesteringar, betonas.

Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag presenterades den 15 januari 2024 och omfattar en rapport och 10 underlagsbilagor. [Inriktningsunderlag 2026-2037 - Bransch \(trafikverket.se\)](#)

Trafikverket lyfter att syftet med transportsystemet är att skapa tillgänglighet, det vill säga att göra det lätt för människor och företag att nå ett rikt utbud av aktiviteter, arbetsplatser och service. Ett tydligt medskick från Trafikverket är att framtidens resande i huvudsak kommer att göras på befintlig infrastruktur. Trafikverket konstaterar att nuvarande ram inte möjliggör för att både upprätthålla en god funktionalitet i infrastrukturen och genomföra de investeringar som finns i gällande nationell plan i planerad takt.



Västra Götalandsregionens förslag till yttrande

Yttrandet utgår från VGR:s prioriteringar med kommentarer på övrigt i inriktningsunderlaget som rör regionens utveckling.

Nedan presenteras yttrandet i rubriknivå, för mer information se bilagt dokument.

Västsverige växer

- Västsveriges betydelse för Sverige
- Motorn för grön omställning
- Eftersatt infrastruktur
- Alternativ finansiering
- Mer medel till länsplaner

Vidmakthålla befintlig infrastruktur är bra

- Viktigt att underhållet blir bättre
- Kraftig ökning av resandet samtidigt som nyinvesteringar uteblir gör att befintlig infrastruktur måste klara mer
- Regionala järnvägar
- Mindre vägnätet

Effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur är bra

- Begränsade medel till nyinvesteringar, än mer angeläget att utnyttja befintlig infrastruktur till fullo
- Medel till storstadsåtgärder, metabuss, spårvagnslänk, trimning och stationer
- Möjlighet till statlig medfinansiering av depåer och spårfordon
- Regeländring för att underlätta för cykelvägar
- Steg 1&2 åtgärder

Stärka befintlig infrastruktur för nya utmaningar är bra

- Klimatanpassning; skredsäkring och översvämning
- Biologisk mångfald en utmaning för framtiden
- Civilförsvaret, robusthet
- Tvärkopplingar i östvästlig riktning kopplat till inträde i NATO

Långsiktighet i infrastrukturplanering är bra

- Stabilitet och förutsägbarhet i planeringsprocessen – nödvändigt för att locka företagsetableringar
- Omprövning av objekt riskerar osäkerhet
- Fokusera på kostnadskontroll och effektivare genomförande



Prioriteringar ligger kvar

Kommunalförbunden och VGR har tidigare ställt sig bakom en prioriteringslista för infrastrukturobjekt. Trots att inriktningsunderlaget möjliggör för omprövning av objekt står prioriteringslistan kvar:

- 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 spårvägslänk 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.

Boråsregionens synpunkter

En enig region

Inför de senaste revideringarna av nationell transportinfrastrukturplan har Västra Götalandsregionen och de fyra kommunalförbunden varit eniga i ett gemensamt yttrande. Även i denna revidering ställer sig Boråsregionen bakom VGR:s förslag till yttrande och prioriteringslistan med angelägna investeringsåtgärder. Boråsregionen vill betona att det är av största vikt med enighet inom VGR för att nödvändiga satsningar ska prioriteras till Västsverige. Om detta saknas är risken stor att satsningar går till andra delar av Sverige, där behoven också är stora.

Stora behov i Västsverige

För att klara både dagens och framtidens utmaningar i Västsverige är behovet av både underhåll, reinvesteringar och nyinvesteringar i transportinfrastrukturen påtagliga. VGR:s yttrande bör vara tydligare i detta avseende. Den expansiva satsningen på samhällsomvandlande företagsetableringar i Västsverige ställer stora krav på transportinfrastrukturen, både väg, järnväg och sjöfart. Även det kommande Natointrädet lyfter fokus på behovet av ett starkt och robust transportinfrastrukturnät med förbättrade tvärkopplingar mellan Sveriges väst- och östsidan, vilket i dagsläget inte är tillräckligt högt prioriterat.

Väg 40

Genom Boråsregionen sträcker sig väg 40 mellan Stockholm och Göteborg, en viktig länk mellan landets två största städer och Sveriges största hamn. Vägen har inte den standard som krävs för att leva upp till kraven om tillgänglighet, trafiksäkerhet och en robust transportled. Av den anledningen behöver väg 40 en fortsatt utbyggnad till 2+2 väg. Behovet av åtgärder på vägen lyfts även av Region Jönköping och visar därmed på ett storregionalt behov.



Kust till kustbanan

En betydelsefull transportförbindelse sträcker sig mellan hamnen i Göteborg och hamnarna i Kalmar och Karlskrona och dess roll kommer att öka i betydelse framöver. Här finns också en stor potential för att öka andelen hållbara transporter, både för personer och gods. För att utbudet av tågtrafik ska kunna utökas krävs åtgärder utmed järnvägen.

I Västtågsutredningen har tre platser identifierats som möjliga för öppnande av nya stationer, Hillared, Långhem och Grimsås. Under våren 2024 genomför VGR en utredning om förutsättningarna på respektive plats. För att möjliggöra en utökad trafikering krävs förbigångsspår och ansvaret för dessa järnvägsinvesteringar ligger i nationell plan.

Mindre vägnätet

Under lång tid har underhållet av vägnätet inte varit tillräckligt och behovet av underhåll är nu stort. Detta beror bland annat på att Trafikverket i tidigare revideringar varit tvungna att göra svåra prioriteringar och att underhåll, då främst på det mindre vägnätet, prioriterats ner. När underhåll inte sker i tillräckligt omfattning ökar behovet på sikt av investeringar, vilket är kostsamt. Det mindre vägnätet har inte stora trafikflöden men utgör en livsviktig funktion både för boende, gröna näringar och andra företag och möjliggör kopplingar till det större vägnätet.

Utökad ram

Boråsregionen anser att den totala ramen inte räcker för att klara av både underhåll och nödvändiga investeringar, utan att det krävs en ramökning med 20 %. Dessutom behöver alternativ finansiering av stora investeringsobjekt möjliggöras, detta för att dessa inte ska tränga undan andra, för nationen viktiga, investeringar.

Omprövning av objekt

I inriktningsunderlaget lyfts att objekt som inte är byggstartade ska kunna omprövas. Då infrastrukturprocesser ofta är långsiktiga krävs stabilitet i planeringen. Om redan beslutade objekt omprövas och sedan lyfts ur planen kan tilliten minska, både hos berörda parter, näringsliv och allmänheten. Ett bättre alternativ är att Trafikverket arbetar med kostnadskontroll och effektiva arbetsätt.

Cykelvägar

Efterfrågan på utbyggd cykelinfrastruktur är stor utmed det statliga vägnätet och för att kunna möta efterfrågan behöver regelverket förenklas. Dagens system är både krångligt och ineffektivt och medför ofta orimligt höga kostnader för nybyggnation. Dessutom behöver cykelinfrastrukturen i högre utsträckning behandlas som en integrerad del av transportsystemet.

Klimatanpassningsåtgärder

Inriktningsunderlaget konstaterar att klimatanpassningsåtgärder kräver god samverkan mellan myndigheter, kommuner och andra aktörer. Landskapet i kommunerna inom Boråsregionen präglas av ett rikt system av sjöar och vattendrag som i hög grad påverkas av klimatförändringar och dess följer i ras, skred och översvämningar. Även temperaturer som pendlar kring nollstrecket påverkar nuvarande infrastruktur genom att det ger frostsprängningar och bland annat skapar så kallade "potthål". Det är i sammanhanget viktigt att staten tillför nya medel för klimatanpassningsåtgärder så att dessa åtgärder inte tränger undan andra behov inom transportsektorn i nationell och regional plan.