

Yttrande

Datum 2017-10-27

RS 2017-03990

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
105 33 Stockholm
N2017/05430/TIF
n.registrator@regeringskansliet.se och
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Remiss, Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029, (N2017/05430/TIF)

Sammanfattning

Västra Götalandsregionen (VGR) är oförstående inför Trafikverkets omprioritering av den investering som vi sätter främst: ny stambana Göteborg-Landvetter-Borås. Banan behövs nu, och det är en absolut förväntning från vår sida att sträckan läggs tillbaka i planen med byggstart innan nästa revidering 2022. Det råder enighet om detta i regionen och samtliga fyra kommunalförbund står bakom prioriteringen.

I nuvarande transportinfrastrukturplan utgick utbyggnad av ny stambana Göteborg- Borås från en etappvis utbyggnad. Nu när förslaget är tillbaka till att bygga för 250 km/tim ser vi inte något skäl till en omprövning av ett objekt som kan börja byggas inom tre år. Omprioriteringen skapar en otydlighet och osäkerhet hos inblandande aktörer för såväl kommunal planering som investeringsviljan. Vi anser att finansiering bör ske utanför ram.

Västsverige är den del av Sverige som växer mest i Nordeuropa. Tillväxten gynnar oss regionalt men har också en betydande nationell påverkan. Behovet av investeringar i transportinfrastrukturen i en region som brukar benämnas som en ”transport- och logistikregion” måste anses vara av nationell prioritet. Näringslivet i Göteborgsregionen har en internationell inriktning. Nästan var fjärde anställd 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 AstraZeneca 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. Betydelsen av bra tillgänglighet till landets näst största flygplats kan inte nog betonas i dessa sammanhang.

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 regionen är alla involverade i arbetet. En utbyggd järnvägstrafik är en förutsättning för att nå målen.

Vidare är vi positiva till de satsningar som föreslås i länet, men det är inte tillräckligt. Framförallt saknas järnvägsinvesteringar. Här vill vi särskilt markera betydelsen av Västra stambanan utifrån dess nationella betydelse för godstrafiken men även stråkets självklara koppling mellan Stockholm och Göteborg.

Järnväg Göteborg – Borås – Stockholm ger största samhällsnyttan

Vi konstaterar att i valet av vilket stråk som bör färdigställas först så pekar Sverigeförhandlingen ut Göteborg – Stockholm baserat på att det ger störst nytta i jämförelse med stråket mot Malmö. Dessa beräkningar grundar sig dels på ändpunktsresandet, dels på den höga potentialen för den regionala pendlingen.

Järnväg mellan Västsveriges två största städer är nödvändigt nu. För sträckan mellan Göteborg och Borås ser vi att Trafikverkets hastighetsförslag på 250 km/tim är en fördel för att det skapar mer utrymme för både höghastighetståg och regiontåg. Att utbyggnaden inte gjorts tidigare beror till stor del på den kapacitetsbrist som funnits och fortfarande råder vid Göteborgs central. Västlänken ger dessa möjligheter och då borde det vara självklart att järnvägen till Borås med anslutning vid Landvetter kan börja nyttjas samtidigt.

6,4 miljoner flygresenärer behöver en järnväg

I stråket finns Göteborg Landvetter Airport som år 2016 hade 6,4 miljoner passagerare. Antalet resenärer ökar nu mer än tidigare prognoser och man planerar för 9 miljoner resenärer redan 2030. Detta motiverar att utbyggnadsplanerna för terminalen måste tidigareläggas. I utvecklingsplanerna för flygplatsområdet räknar man med att till 2030 ska det finnas 14 000 arbetsplatser mot dagens 4 000 arbetsplatser. Som utpekad core flygplats enligt EU's TEN-T nät finns dessutom krav på att järnvägsanslutning skall finnas senast 2030. Ett färdigställande av Mölnlycke-Bollebygd skulle innebära att Göteborg-Landvetter flygplats-Borås kan börja trafikeras med tåg.

Göteborg Landvetter Airport är Sveriges näst största globala knutpunkt. Andelen utrikesresor är 80 % och de ökar stadigt. Tåganslutningen har potential att skapa en regionförstoring som bland annat ökar upptagningsområdet till Göteborg Landvetter Airport. På så vis skapas smidiga och sammanhållna transportsystem där människor sömlöst kan växla mellan lokal/regional kollektivtrafik (tåg) och global kollektivtrafik (flyg). Detta leder i sin tur till att öka underlaget för utrikeslinjer ytterligare vilket i slutändan innebär ökad tillgänglighet till och från Sverige. Något som avspeglar sig i högre BNP och fler jobb.

Med utbyggd tågtrafik kan kollektivtrafikandelen fördubblas

I direktivet till Trafikverket är en prioriterad utmaning att Sverige ska vara ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Idag är klimatpåverkan av transporter betydande och står för 30 % av de samlade koldioxidutsläppen i landet. I stråket mellan Västsveriges två största städer går idag över 60 bussar/timme in mot Göteborg och når endast 20 % kollektivtrafikandel. Med en väl utbyggd tågtrafik är en fördubblad andel för kollektivtrafiken fullt rimlig. Med en ökad kollektivtrafikandel ökar också möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna för luftkvaliteten i Göteborg och Mölndal. Den redan idag ansträngda trängselproblematiken för bussar runt främst Korsvägen och Centralenområdet skulle också minska.

Järnvägen ger större upptagningsområde för kompetenser

Västra Götaland bidrar till stor del till att det går bra för Sverige. Genom en stark exportinriktad ekonomi driver länet på den svenska högkonjunkturen. I en rapport som Business Region Göteborg (BRG) tog fram (Investeringskartläggning Göteborgsregionen 2035, SWECO 2016) konstateras att fram till 2035 planeras att investera ca 1000 miljarder i regionen. Det är en utveckling som ställer höga krav på staten att fortsatt möta upp med nödvändiga investeringar.

Kompetensförsörjning är en brist i så gott som alla branscher. I byggbranschen uppger sju av tio företag att tillgången på arbetskraft är det främsta hindret för expansion. En på

många håll kraftigt eftersatt infrastruktur bidrar till svårigheter att rekrytera. Med en ny järnväg skapar vi förutsättningar för att utöka det geografiska pendlingsområdet. Förutsättningarna för näringslivet förbättras avsevärt och samtidigt kan vi uppnå en ökad sysselsättning för landet.

Med en utbyggd järnväg och minskat krav på bilnehav öppnar sig arbetsmarknadsregionen för fler. En större och mer lättillgänglig arbetsmarknadsregion skapar förutsättningar för grupper i samhället som idag har svårt att finna sysselsättning.

Ny järnväg ger förutsättningar för 100 000 nya bostäder

Göteborg och Borås är Västra Götalands två största städer med landets tredje största resande i jämförelse med motsvarande stråk i Sverige. Avståndet mellan städerna är bara 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 tar det 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.

Ökat bostadsbyggande är också en av de prioriterade utmaningarna i direktivet till Trafikverket. I stråket Göteborg-Borås finns planering för över 100 000 nya bostäder fram till 2035. Bostadsförsörjningen är nära sammankopplad med näringslivets behov av kompetens och är en stor utmaning vid rekrytering. Nuvarande kollektivtrafik i stråket är nära maxkapacitet vilket innebär att trots nya bostäder kommer många tvingas ta bilen.

I stråket finns även en av de föreslagna utvecklingsstäder som regeringens samordnare för hållbart byggande har valt att prioritera. Landvetter Södra kommer inte bara vara ett nytt samhälle med 25 000 invånare utan här satsar man med stöd av nationella forskningsmedel på en innovationsdriven utveckling av ett framtidsanpassat samhälle. När ny järnväg planeras i stråket är det naturligt att ett samhälle av den storleken också kan nyttja järnvägen.

Finansiering bör ske utanför ram

Det är vår bestämda uppfattning att Nationell plan för transportinfrastruktur 2018-2029 behöver omfatta ett större investeringsutrymme. En utbyggnad av nya stambanor bör finansieras utanför befintlig ram för att inte tränga ut andra nödvändiga infrastrukturinvesteringar.

Trafikverkets förslag vid en ökad investeringsnivå om 10 % skulle inkludera sträckan Göteborg - Borås med en första delfinansiering om 5,8 miljarder. Vi är beredda att diskutera medfinansiering för att byggstart ska kunna ske på delsträckan Mölnlycke - Bollebygd innan nästa planrevidering. Sträckan har tidigare haft som byggstartsmål 2020. Vi ser det som självklart och fullt rimligt att när Västlänken öppnar ska det vara möjligt för Västsveriges invånare att ta sig ut i Europa med endast ett byte vid Landvetter flygplats.

Börja bygg sträckan Göteborg-Borås i närtid

Med hänvisning till ovanstående förutsätter vi att etappen Mölnlycke - Bollebygd läggs tillbaka i ovanstående förslag till Nationell plan med planerad byggstart inom 3 år. Med den tidplanen kan stråket fortsätta utvecklas i den takt som motsvarar nuvarande förväntningar hos region, kommuner och näringsliv.

Synpunkter på remissförslaget i övrigt

I remissförslaget har ett antal satsningar i länet föreslagits vilket är positivt och bra. Men det är inte tillräckligt, framförallt motsvarar det inte behovet av järnvägsinvesteringar.

Västra stambanan

Västra stambanas 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.

Det är värdefullt att förslaget inbegriper fem förbifartsspår mellan Alingsås och Laxå men samtidigt inte tillräckligt då de endast ger förbättring för godstågens framkomlighet och nästan ingen påverkan på övrig trafik. Sträckan Göteborg – Alingsås lyftes fram som prioriterad åtgärd i den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som gjordes 2015. Persontrafiken kan inte utvecklas mer utifrån dagens kapacitet. 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 på nationell nivå. Vi ser det som nödvändigt att lokaliseringsutredning för sträckan Göteborg – Alingsås kan startas i närtid.

Regionala järnvägar

Det är bra att förslaget om reinvesteringar återspeglas på flera av våra eftersatta järnvägar i Västra Götaland. Tyvärr räcker inte medlen till hela järnvägsnätet och vi förutsätter att det finns möjlighet till fortsatta diskussioner. Vi ser ändå allvarligt på att inga kapacitetshöjande åtgärder föreslås vilket betyder att vi inte kan köra tåg i den omfattning som är nödvändigt för en utvecklad hållbar regionpendling. Vår målsättning om ett tredubblat resande på tåg till 2035 är i högsta grad realistisk, och skulle innebära att vi når upp till samma nivå på resande på tåg som Skåne har idag.

Muddring av Göteborgs hamn

En muddring av Göteborgs hamn finns endast med som utpekad brist vilket inte är tillräckligt. Behovet av fördjupning är stort och måste ske tidigare än vad som nu blir möjligt enligt förslaget. Skandinavien största hamn kan inte riskera att tappa sin betydelse som hamn med transoceaniska direkttransporter. Investeringens fördelning behöver diskuteras.

Övriga kommentarer

Det är tillfredställande att järnvägssträckan Göteborg-Oslo nu utpekas som en brist. Vi förväntar oss ett underlag från Trafikverket inför nästa revidering. Det är också bra att slussarna i Göta älv föreslås bytas ut.

Sverigeförhandlingens resultat i form av avtal för storstadsåtgärder är positivt och samtidigt nödvändiga åtgärder för ett växande Göteborg. Behoven är dock fortsatt betydande (ytterligare ca 18 miljarder). I förhandlingen angavs att del av de statliga

medlen skulle komma från en förstärkt regional plan. I Trafikverkets remissförslag ser vi inte någon sådan förstärkning.

Vi ser det också som självklart att E20 genom Alingsås planeras för en byggstart som innebär att utbyggnadstakten enligt överenskomna medfinansieringsavtal kan hållas. Vi saknar ett infriande av det tidigare löftet om en fullt utbyggd E20.

Att det mindre vägnätet kommer få ett försämrat tillstånd under planperioden ser vi med stor oro på, då det mindre vägnätet är av stor betydelse för stora delar av vårt län.

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

Johnny Magnusson
Regionstyrelsens ordförande

Jonas Ransgård
Göteborgsregionens kommunalförbund

Ulf Olsson
Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund

Katarina Jonsson
Skaraborgs kommunalförbund

Martin Carling
Fyrbodals kommunalförbund