Yttrande Sverigedemokraterna

Datum 2023-09-11 Ärende nr 2.2.5

Yttrande angående – Ställningstagande inför inriktningsplanering avseende nationell plan för transportinfrastrukturen samt regional infrastrukturplan

Yttrandet

Sverigedemokraternas gemensamma ställningstagande för utbyggnad av järnväg Göteborg – Borås

22/6 – 2023, Göteborg.

Torsdag 22/6 träffades Sverigedemokraternas företrädare för ett stråksamverkansmöte från Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Bollebygds kommun, Borås stad och riksdagens trafikutskott för en gemensam dialog om regeringens stora infrastrukturprojekt för Västsverige: utbyggnad av järnvägen Göteborg – Borås.

Sverigedemokraternas företrädare på kommunal, regional och nationell nivå har landat i en gemensam hållning och positionspapper där vi värnar samtliga kommuners intressen, och samtidigt säkrar en stark regional utveckling i Västsverige med bra pendlingsmöjligheter och god försörjning med godstrafik.

Den 19 juni lanserade de styrande politikerna i Västra Götalandsregionen och kommunerna inom stråksamverkan ett besked till Trafikverket om en gemensam överenskommelse. De övriga sju partierna i de olika kommunerna har kohandlat mellan varandra och har presenterat sitt förslag till Trafikverket och regeringen. Sverigedemokraternas företrädare har inte varit inblandade i dessa förhandlingar och vi ser därför ett behov att presentera vår hållning inom ramen för vår egen stråksamverkansgrupp.

Vi anser det vore förödande för invånarna i bland annat Borås stad och Härryda kommun att projektet byggs enligt den plan som övriga partier slutet en överenskommelse kring. De samhällsekonomiska och sociala effekterna av att bygga om stora delar av våra tätorter och anrätta nya tåglinjer rakt igenom befintliga bostadsområden ligger inte i våra invånares intressen. Det skapar barriäreffekter både miljömässigt och socialt.

Sverigedemokraterna anser att principen om en nära och ett tillgängligt kollektivt resande även på landsbygd och mindre orter som vägledande även för detta projekt. De stationer persontrafiken stannar på idag bör inkluderas i planering och inte bortprioriteras, samtidigt som vi förstår vikten av snabb och smidig direktpendling mellan Göteborg och Borås. Upprustning av kust till kust-banan uppnår alla behov utifrån vad som framkommit i tidigare utredningar. Samtidigt är en satsning helt nödvändig för en fortsatt stark regional utveckling i Västsverige, inte minst utifrån förutsättningen att med järnväg för persontrafik knyta samman Västra Götalands två största städer med Landvetter flygplats.

Möjligheten för smidiga tågförbindelser till Landvetter flygplats från både Göteborg och Borås bidrar till en fortsatt regional utveckling i hela Västsverige. Göteborgs hamn, som är nordens största, kräver att det finns tillfredsställande infrastruktur för godstransporter till och inom Västsverige. Detta mål är inkluderat och uppfylls i Sverigedemokraternas förslag.

Självklart ser vi vikten av att projektet framskrider, men ser att några avgörande delar för projektets framtid hittills inte har belysts av berörda kommuner, Västra Götalandsregionen eller Trafikverket.

Med Sverigedemokraternas förslag till utbyggnad av befintlig tågsträcka uppnås alla mål med projektet. Renoveras det befintliga spåret kortas restiden avsevärt. Sammanfattningsvis har Sverigedemokraterna på nationell, regional och kommunal nivå landat i att den absolut bästa lösningen för samtliga parter är alternativet där man restaurerar och bygger upp den befintliga banan som idag går mellan Göteborg och Borås.

Överenskommelse gjord av:

Sverigedemokraterna Västra Götalandsregionen

Sverigedemokraterna Göteborgs stad

Sverigedemokraterna Mölndals stad

Sverigedemokraterna Härryda kommun

Sverigedemokraterna Bollebygds kommun

Sverigedemokraterna Borås stad

Sverigedemokraterna i Riksdagens Trafikutskott

Göteborgs Stad

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2023-08-28
Diarienummer 0473/23

Handläggare
Fredrik Nielsen
Telefon: 031-368 01 80
E-post: fredrik.nielsen@stadshuset.goteborg.se

Ställningstagande inför inriktningsplanering avseende nationell plan för transportinfrastrukturen samt regional infrastrukturplan

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Ställningstagande inför inriktningsplanering avseende nationell plan för transportinfrastrukturen samt regional infrastruktur 2026-2037, i enlighet med bilaga 3 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, översänds till Göteborgsregionens kommunalförbund.

Sammanfattning

Föreliggande ställningstagande anger stadens prioriteringar till Trafikverkets framtagande av nationell plan för transportinfrastrukturen samt Västra Götalandsregionens planering för regional infrastrukturplan 2026-2037. Stadens inspel sker formellt genom Göteborgsregionens kommunalförbund (GR). Ställningstagandet ska ha inkommit till GR senast 1 november 2023.

Stadsledningskontorets förslag till ställningstagande framför bland annat att staten behöver genomföra en kraftfull satsning på järnvägskapaciteten i Västsverige, att det behövs mer statliga medel till infrastruktur för kollektivtrafik, samt framhåller behovet av statliga medel till klimatanpassningsåtgärder.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Beslut om ställningstagandet medför inga ekonomiska konsekvenser för staden. Däremot kan de föreslagna åtgärderna komma att innebära framtida beslut i staden som innebär finansiering eller medfinansiering från Göteborgs Stad.

Stadsledningskontorets förslag till ställningstagande för fram att det behövs en större statlig finansiering av infrastrukturåtgärder i Göteborg och Västsverige. Ställningstagandet anger bland annat att staten behöver genomföra en kraftfull satsning på järnvägskapaciteten i Västsverige, att det behövs mer statliga medel till infrastruktur för kollektivtrafik, samt att staten inte kan låsa sig vid en maximal medfinansiering till 50 procent av investeringsvolymen för infrastruktur till kollektivtrafik. Ställningstagandet påtalar vidare att staten också behöver ta ansvar för de delar som ligger inom Trafikverkets grundansvar som väg- och banhållare, inte minst när det gäller metrobussystemet.

Bedömning ur ekologisk dimension

Stadsledningskontorets förslag till ställningstagande lyfter fram att staten behöver ta ett större ansvar för att skapa bättre förutsättningar för att kunna välja mer hållbara transporter för in- och utpendling till Göteborg med tåg, samt förbättrad kollektivtrafik och fler cykelstråk i Göteborg. Ställningstagandet för även fram behovet av mer statliga medel till klimatanpassningsåtgärder.

Bedömning ur social dimension

Stadsledningskontorets förslag till ställningstagande innefattar att trafiksystemet ska bidra till en ökad social integration genom att överbrygga såväl fysiska som mentala och sociala barriärer. En stad som hänger ihop med kontinuerliga gator och offentliga rum som är till för alla gör att människor möts och får bättre förutsättningar för jämlika livschanser. När staden kopplas samman, där sammanhängande stråk skapas, blir det lättare att ta sig mellan stadens olika platser och stadsdelar. Infrastrukturen ska stödja en jämlik tillgänglighet till hela staden med närhet till det man behöver i vardagen.

Bilagor

1. Inbjudan från GR avseende ”Aktualiseringen av inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen”

2. GR:s befintliga dokument ”Inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen”

3. Förslag till Göteborgs Stads ställningstagande inför inriktningsplanering avseende nationell plan för transportinfrastrukturen samt regional infrastruktur 2026-2037

3.1 Bilaga till Göteborgs Stads ställningstagande, Ny järnväg Göteborg-Borås, västsvenskt ställningstagande

Ärendet

Ärendet omfattar förslag till ställningstagande inför inriktningsplanering för nationell plan för transportinfrastrukturen samt regional infrastrukturplan 2026-2037. Bakgrunden är att Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har inkommit med förfrågan om inspel till GR:s process för aktualisering av inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen. Svar ska ha inkommit till GR senast 1 november 2023.

Beskrivning av ärendet

GR ansvarar för att samordna medlemskommunernas inspel till revideringsprocessen för nationell plan för transportinfrastrukturen samt regional infrastrukturplan gentemot Västra Götalandsregionen och Trafikverket[1]. GR har inkommit med förfrågan om inspel till GR:s process för aktualisering av inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen, som är grunden för GR:s inspel till revideringsprocessen.

Stadsledningskontoret har tagit fram ett förslag till ställningstagande som svar till GR för aktualiseringen av inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen. Ställningstagandet har tagits fram i nära samverkan mellan stadsledningskontoret och stadsbyggnadsförvaltningen, samt att stadsmiljöförvaltningen och Göteborgs Hamn AB har deltagit i framtagandet av föreliggande förslag. Ställningstagandet utgår från berörda styrande dokument, stadens budget, Målbild Koll2035 och andra relevanta ärenden som tidigare behandlats i kommunstyrelsen/kommunfullmäktige.

Nationell plan för transportsystemet samt regional infrastrukturplan

Nuvarande nationell plan för transportinfrastrukturen och regionala infrastrukturplan sträcker sig över perioden 2022-2033. Planerna revideras vart fjärde år och nu påbörjas arbetet med att förbereda framtagandet av nya planer för perioden 2026-2037. Trafikverket tar på uppdrag av regeringen fram den nationella planen för transportsystemet. Regeringen fattar beslut om den nationella planen.

Västra Götalandsregionen ansvarar för framtagande av den regionala infrastrukturplanen, som beslutas av regionfullmäktige. Beredningen för hållbar utveckling, BHU, är beredande och sammanhållande politisk instans. Kommunernas intressen under planeringsprocessen samordnas genom respektive kommunalförbund. Kommunalförbunden ansvarar även för att lyfta kommunernas frågor till politisk beredning i BHU.

I den nationella planen hanteras investeringar till det nationella väg- och järnvägsnätet, samt investeringar i sjöfartsinfrastruktur som slussar och farleder. Den nationella planen anger även budget för drift och underhåll för det statliga väg- och järnvägsnätet. Den nationella planen innefattar också medfinansiering till kommunala infrastrukturåtgärder i form av storstadsavtalen för Sverigeförhandlingen samt stadsmiljöavtalen. Åtgärder som är större än 100 mnkr ska vara ett namngivet objekt i planen. Mindre åtgärder hanteras löpande under planperioden. Den finansiella ramen för den nationella planen 2022-2033

[1] GR:s ansvar för att företräda medlemskommunerna gentemot staten och Västra Götalandsregionen i frågor som berör regional infrastrukturplanering anges i Stadens styrande dokument ”Samordnad infrastrukturplanering i Göteborgsregionen”, som antogs av kommunfullmäktige 2000-01-27.

är 799 mdkr, varav 437 mdkr är avsatta till investeringar. Utöver de 799 mdkr i ram tillkommer 52 mdkr från trängselskatt, banavgifter och olika former av medfinansiering.

Länsplanerna (kallad regional infrastrukturplan i Västra Götaland) är finansierade med statliga medel som avsätts i den nationella planen, totalt 42 mdkr för åren 2022-2033. Västra Götalandsregionen är länsplaneupprättare i Västra Götaland och ansvarar för att upprätta den regionala infrastrukturplanen, som omfattar 7 339 mnkr för åren 2022-2033.

Den regionala infrastrukturplanen kan innefatta åtgärder på det statliga regionala vägnätet (i Göteborg exempelvis väg 155 och väg 158). Planen kan även innehålla medel till statlig medfinansiering som kan beviljas till åtgärder på kommunalt vägnät för trafiksäkerhet- och miljöåtgärder och för kollektivtrafik. Åtgärder som är större än 25 mnkr ska namnges i planen. Mindre åtgärder hanteras löpande under planperioden.

Revideringsarbetet sker övergripande i två faser; först inriktningsplanering och sedan åtgärdsplanering. Revideringsarbetet inleds med ett regeringsdirektiv till Trafikverket att starta inriktningsplaneringen som utgör första delen i revideringsarbetet. Regeringen lämnade den 15 juni 2023 direktiv till Trafikverket att starta första delen av revideringsarbetet genom framtagande av inriktningsunderlag för planperioden 2026-2037.

Syftet med uppdraget är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar och inriktning för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. I arbetet med inriktningsplaneringen tas det fram underlag på övergripande nivå, systemanalyser, bristbeskrivningar, analys av måluppfyllelse, förslag till fördelning av medel till olika åtgärdsområden etcetera. Under fasen åtgärdsplanering tas det fram ytterligare förfinade underlag och namngivna objekt värderas och prioriteras gentemot varandra.

Trafikverkets inriktningsunderlag ska redovisas senast den 15 januari 2024 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet). Trafikverket ska samtidigt remittera underlaget till berörda instanser, så som regioner, berörda myndigheter med flera där remissyttranden ska lämnas till Regeringskansliet senast den 15 april 2024.

Trafikverket ska efter den nämnda redovisningen vid behov bistå Landsbygds- och infrastrukturdepartementet med kompletterande analyser, som pågår till 30 november 2024. Regeringen ska sedan i en proposition till riksdagen lämna förslag till ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen för den nya planperioden. När riksdagen har fattat beslut om de ekonomiska ramarna följer åtgärdsplaneringen, där den nya nationella planen för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional transportinfrastruktur tas fram för planperioden 2026-2037.

Stadsledningskontorets bedömning

Ställningstagandet är stadens formella svar till GR:s förfrågan om aktualisering av inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen. Stadsledningskontoret bedömer i sammanhanget att ställningstagandet även ligger till grund för stadens fortsatta arbete med revideringsprocessen av såväl inriktningsplanering som efterföljande åtgärdsplanering avseende stadens prioriteringar för kommande nationella plan och regional infrastrukturplan 2026-2037.

Stadens inspel till nationell plan samt regional infrastrukturplan sker formellt genom GR. Stadsledningskontoret ser emellertid att ställningstagandet ska kunna användas i stadens dialog med Trafikverket, Västra Götalandsregionen och andra aktörer i frågor som rör prioriteringar i kommande nationella plan och regionala infrastrukturplan.

Stadsledningskontoret kan konstatera att förslaget till ställningstagande i många delar för fram samma behov av åtgärder som i kommunstyrelsens beslut om ställningstagande för fyra år sedan, inför föregående planrevidering. Bakgrunden till detta är att många av de brister och behov som identifierades i Göteborg och Västsverige inför föregående planrevidering kvarstår även vid denna planrevidering.

GR har i förfrågan valt att ställa ett antal frågor, som utgår från att genomföra en uppdatering av GR:s befintliga inriktningsunderlag från föregående planomgång. Stadsledningskontoret har valt att inte direkt besvara de frågor som ställts från GR, utan att ta fram ett ställningstagande som anger stadens behov och prioriteringar för kommande nationella och regionala plan. Stadsledningskontoret har gjort bedömningen att varje enskild planperiod bör föregås av en gedigen genomgång om behoven för såväl kommun som kommunalförbund. Stadsledningskontoret ser därför att staden genom ställningstagandet på ett helhetligt sätt bör belysa för GR vad Göteborgs Stad, som medlemskommun, har för behov och prioriteringar för transportinfrastrukturen i kommande nationella och regionala plan.

Magnús Sigfússon	Eva Hessman
Direktör Samhälle och Omvärld	Stadsdirektör

Aktualisering av Inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen

Bakgrund

Inför kommande revideringsprocess av den nationella och de regionala transporinfrastrukturplanerna ser Göteborgsregionen (GR) behov av att aktualisera GR:s Inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen.

GR har från medlemskommunerna getts det samordnande ansvaret för den mellankommunala och regionala infrastrukturplaneringen. GR:s infrastrukturnätverk har nu påbörjat processen av aktualisering.

Process

Under 2023 arbetar GR tillsammans med deltagarna i GR:s infrastrukturnätverk fram ett förslag till aktualiserat inriktningsunderlag. Underlaget stäms löpande av med nätverket för samhällsbyggnadscheferna. Arbetet genomförs på så sätt att ett förslag kan presenteras för GR:s beredningsgrupp för miljö och samhällsbyggnad i januari 2024. När ärendet anses vara berett skickas det vidare för förslag till beslut i GR:s förbundsstyrelse.

Deltagare i GR:s infrastrukturnätverk har ett mandat att företräda sin kommun i frågorna men ges härmed även möjlighet till skriftliga inspel. Skriftliga och muntliga inspel bearbetas i infrastrukturnätverket och ligger till grund för aktualiseringen.

Frågeställningar

För att kunna genomföra en aktualisering på fullgott sätt avser GR under 2023 besvara följande frågeställningar:

- Bedömer ni att inriktningsunderlaget går i linje med regionala målsättningar? Utveckla gärna er bedömning.
- Bedömer ni att någon eller några delar av inriktningsunderlaget behöver aktualiseras? Om ja, beskriv vad och varför.
- Bedömer ni att inriktningsunderlaget behöver kompletteras? Om ja, beskriv vad och varför.
- Finns övriga synpunkter att beakta i aktualiseringsprocessen?

Formalia

Formalia för eventuella skriftliga inspel gäller följande:

- Inspel mailas till anna.gustafsson@goteborgsregionen.se med kopia till diarium@goteborgsregionen.se
- Inspel ska inkomma till GR senast 2023-11-01
- Markera tydligt att ärendet tillhör GR:s diarienummer 2023–00093

Frågor

Vid eventuella frågor är ni välkomna att kontakta Björn Sundén (bjorn.sunden@goteborgsregionen) och/eller Anna Gustafsson (anna.gustafsson@goteborgsregionen.se).

Med vänliga hälsningar

Björn Sundén	Anna Gustafsson
Enhetschef	Regionplanerare
Miljö och samhällsbyggnad	Ansvarig GR:s infrastrukturnätverk

GÖTEBORGS REGIONEN

Inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen

Inriktningsunderlag
Antaget i Förbundsstyrelsen 3 april 2020

GR:s inriktning för transportinfrastrukturplaneringen har tagits fram i samverkan med de fyra nätverken för Infrastruktur, Kollektivtrafik, Miljöstrategiska planeringsfrågor samt Översiktliga planeringsfrågor. Inriktningen beslutades av Förbundsstyrelsen den 3 april 2020.

Göteborgsregionen (GR) består av 13 kommuner som har valt att jobba tillsammans. Vi driver utvecklingsprojekt, har myndighetsuppdrag, forskar, ordnar utbildningar och är storstadsregionens röst i Västsverige, bland mycket annat. I våra nätverk träffas politiker och tjänstepersoner för att utbyta erfarenheter, bolla idéer och besluta om gemensamma satsningar. Allt för att regionens en miljon invånare ska få ett så bra liv som möjligt.

Göteborgsregionen 2020
Miljö och samhällsbyggnad
Box 5073, 402 22 Göteborg
gr@goteborgsregionen.se
www.goteborgsregionen.se

GÖTEBORGS REGIONEN

Inledning

De samlade behoven av transportinfrastrukturinvesteringar i Göteborgsregionen är stora. För att få genomförandekraft krävs prioriteringar som är specifika för storstadsregionens förutsättningar.

Nedanstående dokument beskriver GR:s inriktning för planeringen av transportinfrastruktur och utgör grund för GR:s framtida prioriteringar i transportsystemet. Inriktningsunderlaget syftar till att identifiera och beskriva framtida behov i transportsystemet utifrån ett storstadsperspektiv för att kunna utgöra kompass för framtida prioriteringar.

Infrastrukturprocesser är långa och framgångsfaktorer är långsiktighet och enighet. Att skapa en gemensam bild och beskriva var det över tid finns brister i storstadsregionens transportsystem ger en trygghet och förmåga att tala med enad röst. Detta ger i sin tur Göteborgsregionen kraft och en god planeringsberedskap oavsett hur framtida transportinfrastrukturplaner och deras processer ser ut.

Underlaget utgår huvudsakligen från GR:s mål-och strategidokument *Hållbar tillväxt, Strukturbild för Göteborgsregionen* samt *Strategisk inriktning 2020-2023*. Förslaget ligger även i linje med de nationella transport- och klimatpolitiska målen, de regionala klimatmålen samt de prioriteringar som Västra Götalandsregionen tog fram i samband med revidering av nationell transportinfrastrukturplan för 2018-2029.

Inriktningsdokumentet består av två portalparagrafer och åtta inriktningar. Det kommer att utgöra grund för GR:s prioriteringar vid kommande revidering av nationell och regional transportinfrastrukturplan.

Portalparagrafer

GR anser att transportsystemets utveckling ska bidra till:

En hållbar tillväxt i storstadsregionen

Göteborgsregionen är en av Skandinaviens mest expansiva och attraktiva storstadsregioner och en viktig tillväxtmotor för Sverige. Tillgången till en stor befolkning, marknad, Nordens största hamn och Landvetter flygplats är styrkor som ger konkurrenskraft gentemot andra delar av landet.

Prognosen för år 2035 visar att invånarantalet i Göteborgsregionen passerat 1,2 miljoner och att arbetsmarknadsregionen omfattar över 1,8 miljoner människor. Regionförstoringen skapar nyttor i hela Västsverige men ställer höga krav på transportsystemets förmåga.

I dagsläget råder det störst brist i de spårbundna systemen, en brist som även orsakar onödig trängsel i vägsystemen. I takt med utbyggnad av de yteffektiva systemen måste även vägsystemens kapacitet och funktionalitet bevakas. Den utökade arbetsmarknadsregionen möjliggörs av att det finns flera effektiva och attraktiva regionala pendlingsmöjligheter och yteffektiva transporter.

Storstadsregionens tillväxt kräver en hög andel attraktiva kollektiva trafikslag, gång och cykel samt intermodalitet, det vill säga god möjlighet för personer och gods att nyttja olika trafikslag under resa eller transport. En sådan utveckling stödjer storstadsregionens tillväxt och skapar attraktivitet.

Kraftigt minskad klimat- och miljöpåverkan från transportsystemet

Vår största utmaning i närtid är att radikalt minska utsläppen av växthusgaser. På global nivå sätter Agenda 2030 ramen för klimatarbetet. I det regionala måldokumentet Klimat 2030 anges att Västra Götaland ska vara en fossiloberoende region år 2030.

Transporter är idag en av de största lokala utsläppskällorna i Göteborgsregionen och det behövs snabba och omfattande förändringar för att minska transporternas klimatpåverkan.

Det är i storstadsregionen som potentialen finns. Det är i storstadsregionen, med dess många invånare, täthet, kunskap och innovationskraft, en kraftfull omställning har som störst effekt. Det kräver att klimat- och miljömålen i betydligt högre grad än tidigare integreras i planeringen av transportinfrastruktur.

Inriktningar för transportinfrastrukturplaneringen

Vi vill öka järnvägskapaciteten för pendel- och regiontåg längs huvudstråken

Järnvägarna behöver ta en mycket större andel resor om arbetsmarknadsregionen ska kunna växa. Idag råder det kapacitetsbrist i stora delar av systemet. Med Västlänken ökar järnvägskapaciteten genom Göteborg, men behovet är fortsatt stort längs huvudstråkens banor in mot Göteborg.

Kapacitetsbristerna måste lösas för en effektivare pendling inom storstadsregionen och i resten av Västsverige. En robust tågtrafik med hög turtäthet är dessutom av stor vikt för att möjliggöra framtida lägen för bostäder och arbetsplatser med hållbara resealternativ.

Utbyggnad av järnvägen i stråket Göteborg-Borås, inklusive hög tillgänglighet till Landvetter flygplats, är högsta prioritet, men ska regionens tillväxt bli hållbar krävs en ökad kapacitet i samtliga fem utpekade huvudstråken.

Inriktningen innebär bland annat att:

- GR driver att utbyggnad och kapacitetsförstärkning av järnväg är prioriterat framför andra åtgärder i stråken.
- GR verkar för finansiering av järnvägssatsningar utöver nationell plan.
- GR verkar för andra finansieringskällor som till exempel EU-medel.
- GR verkar för ett ökat resandeunderlag i stråken

Vi vill förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken i det sammanhängande stadsområdet

Storstadsregionens kollektivtrafiksystem behöver kunna ta emot fler resenärer. Trängsel och långa restider påverkar redan idag stomnätet i kärnan och det sammanhängande stadsområdet, men också i dess anslutande delar där den mellankommunala pendlingen är starkast.

Bristerna kommer förstärkas när fler ska bo och verka i regionen, därför måste kollektivtrafikens infrastruktur förstärkas och anpassas till kommande behov. Det kräver att dagens kapacitets- och framkomlighetsproblemen i det sammanhängande stadsområdet hanteras kraftfullt och med ett långsiktigt perspektiv.

Inriktningen innebär bland annat att:

- GR verkar för att en högre andel av medel i infrastrukturplanerna fördelas till kollektivtrafikåtgärder.
- GR verkar för att Målbild Koll 2035 genomförs.
- GR arbetar för att uppnå effektiva kopplingspunkter mellan stadsområdet och övriga regionen.

Vi vill öka sjö- och järnvägskapaciteten för godstransporter

Godstransporterna kommer öka i takt med handelns tillväxt lokalt och globalt. Av klimatskäl behöver fler transporter ske till sjöss och på järnväg, men också för att minska trängseln på vägarna.

Göteborgs hamn har nationell och internationell betydelse samt en central roll för regionens näringslivsutveckling och sysselsättning. Hamnen behöver mer kapacitet för att vara ett fortsatt konkurrenskraftigt godsnav i Norden och Europa. Överflyttning av gods från väg till mer transporteffektiva och klimatsmarta alternativ är en viktig prioritering.

Inriktningen innebär bland annat att:

- GR ska verka för utbyggd järnvägskapacitet för att även rymma gods.
- GR ska verka för en större andel statlig finansiering för kapacitetsförstärkningar i Göteborgs hamn.

Vi vill förstärka cykelinfrastrukturen i sammanhängande regionala stråk

Andelen resor med cykel behöver bli fler för att minska klimatpåverkan och trängsel samt för att främja hälsa och attraktiva stadsmiljöer.

GR har beslutat att fokusera på sammanhållna cykelstråk i ett regionalt huvudnät längs med de större pendlingsstråken. Stora delar av huvudnätet är i behov av upprustning och investeringar måste samordnas för att ge effekt och nytta.

Inriktningen innebär bland annat att:

- GR verkar för att en högre andel av medel i infrastrukturplanerna fördelas till cykelåtgärder.
- GR ska fortsätta leda och koordinera samarbetet kring regional cykelinfrastruktur i Göteborgsregionen.

Vi vill utveckla transportsystemet i samspel med människors livsmiljö, biologisk mångfald och ekosystemtjänster

Tillgång till ett urbant utbud och naturnära rekreations- och upplevelsevärden är centrala kvaliteter i storstadsregionens livsmiljöer.

När transportinfrastruktur planeras och utformas ska störningar som buller, barriärer och dålig luftmiljö minimeras. Genom att säkerställa och främja ekosystemtjänster och biologisk mångfald kan störningar dämpas samtidigt som nya kvaliteter skapas.

Regionens gröna kilar och grönområden i tätorter behöver bevaras och utvecklas. Naturen och ekosystemen har värden i sig, men är också förutsättningar för människans livsmiljöer, idag och på lång sikt. Dessa värden och kvaliteter måste integreras tidigt i planeringsprocesserna.

Inriktningen innebär bland annat att:

- GR, tillsammans med medlemskommunerna, identifierar regionala målkonflikter mellan transportinfrastruktur och andra värden.
- GR verkar för att ta fram kunskapsunderlag samt metoder som minskar buller och barriärer i stationssamhällena.

Vi vill anpassa transportinfrastrukturen till klimatförändringarnas effekter

Förutom minskad klimatpåverkan behövs också anpassningar till ett redan förändrat klimat. Transportinfrastruktur är en central samhällsfunktion som behöver skyddas mot stigande vattenflöden och andra väderfenomen.

Därför krävs ett ökat fokus på och kunskap om klimatanpassning av transportinfrastruktur samt en tydligare ansvarsfördelning mellan lokala, regionala och statliga aktörer. Det krävs också att staten tar ett större ansvar för att klimatsäkra riksintressen för infrastruktur.

Inriktningen innebär bland annat att:

- GR verkar för ökad andel statlig finansiering i arbetet med klimatanpassningsåtgärder för viktig infrastruktur.
- GR verkar för etablering av älvkantsskydd längs med och i Göta älv.

Vi vill stimulera innovationer och ny teknik för att uppnå ett mer transporteffektivt samhälle

Innovationer är avgörande för högre transporteffektivitet och tillämpning av ny teknik som gör att dagens transportsystem kan utnyttjas bättre.

I storstadsregionen finns ett kunskapsintensivt näringsliv med unik innovationskraft som spelar stor roll för omställningen. Göteborgsregionen ska ligga i framkant när det kommer till att testa nya lösningar för framtidens mobilitet och utbyggnad av smart laddinfrastruktur.

Vidare ska Göteborgsregionen, i samverkan med BRG och andra aktörer, verka för en omställning till ett elektrifierat transportsystem.

Inriktningen innebär bland annat att:

- GR och medlemskommunerna ska kunna erbjuda testbäddar för innovationer och ny teknik.
- GR tar fram underlag och förslag till åtgärder som underlättar omställning till ett elektrifierat transportsystem.
- GR aktivt deltar i kompetensomställningen för nuvarande och kommande omställningsbehov i näringslivet.

Vi vill skapa förutsättningar för beteendeförändringar

Beteendeförändringar är grunden för både ökad transporteffektivitet och ökad efterfrågan på attraktiva transportalternativ. En ökad valfrihet kommer att stimulera beteendeförändringar.

Göteborgsregionen vill se beteendepåverkande åtgärder där transporteffektiva alternativ blir det mest attraktiva valet i människors vardag. Medel i nationell och regional plan måste därför i betydligt högre grad frigöras och riktas mot åtgärder som stimulerar beteendeförändringar.

Inriktningen innebär bland annat att:

- GR verkar för att öka valfriheten mellan hållbara transportslag.
- GR verkar för att medel i infrastrukturplaner kan användas till objektsoberoende beteendepåverkansåtgärder.

Till Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)
diarium@goteborgsregionen.se
GR:s dnr: 2023-00093

Göteborgs Stads ställningstagande inför inriktningsplanering avseende nationell plan för transportinfrastrukturen samt regional infrastrukturplan 2026-2037

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har inkommit till Göteborgs Stad med förfrågan om inspel till GR:s process för aktualisering av inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen. GR har i samband med förfrågan ställt ett antal frågor i förhållande till att aktualisera GR:s befintliga inriktningsunderlag från föregående planomgång. Göteborgs Stad har valt att inte direkt besvara de frågor som ställts från GR, då staden gjort bedömningen att varje enskild planperiod bör föregås av en gedigen genomgång av behoven för såväl kommun som kommunalförbund. Göteborgs Stad har därför tagit fram nedanstående ställningstagande för att på ett helhetligt sätt belysa de behov och prioriteringar för transportinfrastrukturen som Göteborgs Stad ser inför kommande nationella och regionala plan.

Inledning – utmaningar i en växande storstadsregion

I Göteborg pågår ett stort utvecklingssprång som innebär att staden går mot en mer flerkärnig struktur och en bättre balans mellan olika stadsdelar. För att detta ska bli möjligt behöver innerstaden utvidgas och viktiga tyngdpunkter fortsatt utvecklas. Göteborgs nya översiktsplan tar höjd för 250 000 fler invånare och 100 000 fler arbetstillfällen till år 2050. Detta innebär i sin tur att det behöver byggas minst 120 000 bostäder. Investeringar i transportinfrastruktur och prioriterade satsningar som stödjer ett ökat bostadsbyggande och förbättrar förutsättningarna för näringslivet krävs därför. Dessa satsningar behöver också gå i takt med en omställning till ett fossilfritt samhälle med fokus på en ökad andel hållbara transporter.

Trafiksystemet ska skapa en jämlik rörlighet och tillgång till staden samtidigt som fler ska vilja gå, cykla och åka kollektivt i stället för att välja bilen. När regionen och Göteborg växer, förändras förutsättningarna för trafiken. Tidigare verksamhetsområden utvecklas till blandade stadsmiljöer, nya verksamheter och arbetsplatser växer upp i lägen som bedöms attraktiva utifrån dagens efterfrågan samtidigt som staden ska bli tillgänglig för fler. Hållbara sätt att resa och transportera varor och gods är nödvändiga för att begränsa trafikens klimatpåverkan.

Trafiksystemet ska även bidra till en ökad social integration genom att överbrygga såväl fysiska som mentala och sociala barriärer. En stad som hänger ihop med kontinuerliga gator och offentliga rum som är till för alla gör att människor möts och får bättre förutsättningar för jämlika livschanser. När staden kopplas samman och sammanhängande stråk skapas blir det lättare att ta sig mellan stadens olika platser och stadsdelar. Infrastrukturen ska stödja en jämlik tillgänglighet till hela staden med närhet till det man behöver i vardagen.

Skärpta målsättningar för klimatpåverkan

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030 antogs av kommunfullmäktige våren 2021. Programmet är en del av stadens svar på Agenda 2030 och andra nationella mål inom miljö- och klimatsektorn. Den innebär bland annat att Göteborgs klimatavtryck årligen ska minska med sikte på att så snabbt som möjligt nå nollavtryck.

Flera delar i programmet är nödvändiga att genomföra i samverkan med Trafikverket då en betydande del av vägtransportarbetet sker på de statliga lederna. Vägtrafiken är den näst största källan till utsläpp av växthusgaser i Göteborg, efter raffinaderierna. Göteborg har som storstad större möjligheter till en högre andel gång-, cykel- och kollektivtrafik, liksom till effektivare godstransporter än Sverige som helhet. Staden har därför satt delmålet för trafikens utsläpp högre än motsvarande nationella mål. Delmålet innebär att klimatpåverkan från transporter ska minska med minst 90 procent till 2030 jämfört med 2010 och att det motoriserade vägtrafikarbetet ska minska med 25 procent till 2030 jämfört med 2020.

För att uppnå målet krävs överflyttning av bilresor till gång, cykel och kollektivtrafik, och av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Utöver minskad klimatpåverkan bidrar ett minskat vägtrafikarbete även till andra positiva effekter såsom minskad trängsel, ökad trafiksäkerhet och bidrag till minskat buller och andra typer av utsläpp.

Det är i sammanhanget nödvändigt att arbeta med trafikfrågorna i en större geografi än Göteborgs Stad, där det idag saknas en sammanvägd bild och trafikstrategi för storstadsområdet. Göteborgs Stad efterlyser därför ett bättre trafikstrategiskt samordnat arbete mellan berörda aktörer såsom Trafikverket, Västra Götalandsregionen/Västtrafik, GR och berörda kommuner.

Göteborg – navet i Västsverige

Göteborg är målpunkt för ett stort antal arbetspendlare och besökare. Detta i kombination med att Göteborgs Hamn servar hela rikets varuförsörjning samtidigt som det i regionen finns en stark koncentration av tunga industrier innebär behov av stor kapacitet i trafiksystemet. Samtidigt behöver infrastrukturen kunna samspela med de intilliggande stadsmiljöerna.

Trafikverket har nyligen utfört en serie åtgärdsvalsstudier (ÅVS) för de större stråken som dockar an till Göteborg. ÅVS:erna har identifierat omfattande brister och åtgärdsbehov. I vissa fall handlar det om konkreta åtgärder som bedöms lösa platsspecifika brister, men de största utmaningarna ligger på systemnivå. Det handlar om hur samhället ska ställa om transportsystemet till att bli hållbart och klimatneutralt, om hur varuleveranser når fram i en kraftigt växande och tätare storstad, samt hur ökande person- och godstransporter ska kunna samsas på en begränsad och ofta gemensam infrastruktur. En nyckelfråga är hur kollektivtrafiken ska kunna attrahera fler resenärer från personbilismen, som ofta erbjuder en högre bekvämlighet och kortare restider. Samtidigt ska allt detta ske i samklang med utvecklingen av attraktiva stadsmiljöer där trafikens negativa effekter behöver minimeras.

För att klara omställningen till ett hållbart transportsystem och de allt påtagligare storstadsutmaningarna behöver Trafikverkets uppdrag samt inriktningen på de åtgärder som inryms i den nationella och de regionala planerna ses över och vässas. Trafikverket

har till exempel idag svårt att leva upp till sin egen fyrstegsprincip[2]. Det behöver tillföras resurser till och aktivt arbetas med steg 1- och 2-åtgärder som påverkar beteende och val av färdsätt. För kommuner är det idag bara möjligt att söka medel för fysiska åtgärder. Staden ser att det går att arbeta aktivt med mobilitetsåtgärder som skulle kunna gynnas av statlig medfinansiering.

För att skapa attraktiva livsmiljöer behöver Göteborg bli mer sammanhängande med minskade trafikstörningar i form av buller, avgaser och barriärer. Staden får idag ta konsekvenser av inpendling från kranskommunerna och av transittransporter på de nationella och regionala leder som passerar igenom staden. Den statliga infrastrukturen och dess influensområde tar även stora arealer attraktiv mark i anspråk vilket är en outnyttjad resurs. Staten behöver ta ett större ansvar för att motverka negativa effekter och möjliggöra en förtätning av staden så att det går att planera för stadsutveckling i närhet av stora trafikleder, exempelvis genom att skapa robusta länkar över eller nedsänkning av de statliga leder som idag skapar stora barriäreffekter. Det är även viktigt att beakta hur transportsystemet kopplar an till kommunernas utemiljöer och stadsrum, så att fokus blir en bredare ansats än de rent transportmässiga.

Trafikverket och Västra Götalandsregionen behöver även vara följsamma mot utvecklingen i Göteborg avseende näringslivets behov och nya företagsetableringar runtom i staden, där det kan finnas behov av att skyndsamt förbättra transportkapaciteten till nya områden.

Mer statliga medel är en förutsättning för utbyggd kollektivtrafik och hållbart resande

Målbild Koll2035

Kollektivtrafiksystemet behöver kunna attrahera och ta hand om fler resenärer, såväl för lokala resor som för att möta resandebehovet från kranskommunerna. Stomnätet – som idag består av spårvagns- och stombusslinjer, expressbussar och pendeltåg – behöver utvecklas och förstärkas. Målbild Koll2035, den gemensamma målbild som Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun antagit, visar på hur stadstrafikens stomnät behöver utvecklas till 2035 för att kunna möta den förväntade ökningen av antal boende och arbetsplatser i storstadsområdet. Det finns utöver de behov som identifierats i målbilden ett behov av att se bortom 2035 och ha beredskap för de lösningar som krävs på längre sikt. Genomförandet av flera utpekade infrastrukturåtgärder i målbilden är tidskrävande, omfattande och komplexa med ett slutförande närmare 2050 än 2035. Samtidigt fortgår stadsutvecklingen med nya bostäder och arbetsplatser. I takt med byggnation av nya bostäder och nya företagsetableringar ökar också behovet av infrastruktur för kollektivtrafik.

För att realisera målbilden i takt med stadsutvecklingen behövs kraftfulla satsningar. Åtgärderna i målbilden kostnadsbedömdes vid framtagandet till cirka 25 mdkr. I dagsläget finns finansiering säkrad till drygt 6,8 mdkr av dessa inom ramen för storstadsavtalet i Sverigeförhandlingen samt medel via den spårvägspott på 600 mnkr som Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad gemensamt finansierar för utveckling

[2] Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Fyrstegsprincipen innebär 1. Tänk om. 2. Optimera. 3. Bygg om 4. Bygg nytt.

av spårvägssystemet. Exempelvis planeras det för att kraftfullt öka kapaciteten i spårvägssystemet genom utbyggnad och plattformsförlängningar som möjliggör trafikering av längre spårvagnar.

Merparten av infrastrukturobjekten i målbilden är dock inte finansierade och kommer att kräva stora åtaganden från berörda kommuner, Västra Götalandsregionen och Trafikverket. I detta bedömer Göteborgs Stad att staten och Västra Götalandsregionen behöver skjuta till en substantiell finansiering från såväl nationell som regional plan för att målbilden ska genomföras.

Storskalig kollektivtrafik på väg – Metrobuss

Satsningar på kollektivtrafiken i storstadsområdet ger nyttor i det nationella och regionala transportsystemet. Den bilpendling som i stor utsträckning är regional pendling in till kärnan behöver hanteras med goda kollektivtrafiklösningar. Det metrobussystem som identifierats som ett av trafikkoncepten i Målbild Koll2035 kan delvis stötta den stadsutveckling som sker i regionkärnan men är i hög grad ett regionalt system som kompletterar med kapacitetsstark kollektivtrafik på väg i de regionala stråk som saknar järnväg.

Efter målbildsarbetet har ÅVS Metrobuss tagits fram samt en avsiktsförklaring tecknats 2021 mellan Västra Götalandsregionen/Västtrafik, Trafikverket, Mölndals stad, Partille kommun och Göteborgs Stad. Ett antal fördjupade utredningar har genomförts i samverkan. Slutsatsen av de genomförda utredningarna är att inriktningen bör vara att gå vidare med ett stegvist införande av ett metrobussystem där dagens expressbusstrafik och infrastrukturen utvecklas i takt mot ett kapacitetsstarkt bussystem. Parallellt med trimningsåtgärder och linjejusteringar bör inspel för namngivna objekt till nästkommande planrevidering förberedas där ÅVS Västerleden samt angöring city är de etapper som ligger längst fram i planeringen.

Staden ser även att regeringens uppdrag till Trafikverket att utreda ”Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Öresundsområdet” i gällande nationell plan är ett kvitto på att den nationella nivån ser de brister som finns i storstadsområdet. Göteborgs Stad vill dock påtala att den brist som fanns beskriven i föregående plan, ”Storgöteborg – kapacitetsbrist i regionalt system för kollektiva persontransporter på väg och järnväg”, kvarstår. Behovet har förstärkts ytterligare i och med att kollektivtrafikutvecklingen inte går i takt med pågående stadsutveckling.

Statlig finansiering

Om statens ambitioner om ett ökat bostadsbyggande i kombination med ett hållbart resande ska kunna uppnås behöver staten tillskjuta betydande medel till medfinansiering av infrastruktur för kollektivtrafik i storstäderna. Göteborgs Stad anser att det behövs mer statliga medel till infrastruktur för kollektivtrafik, samt att staten inte kan låsa sig vid en maximal medfinansiering till 50 procent av investeringsvolymen för infrastruktur till kollektivtrafik, likt staten gjort inom storstadsavtalet för Sverigeförhandlingen och för stadsmiljöavtalen. Staten behöver också ta ansvar för de delar som ligger inom Trafikverkets grundansvar som väg- och banhållare, inte minst när det gäller metrobussystemet.

Västra Götalandsregionen har lyft fram behovet av en riktad pott för storstadsåtgärder för utveckling av kollektivtrafiken. Göteborgs Stad ser att det är mycket angeläget att en riktad pott tillskapas där det finns möjlighet att nyttja medel såväl för medfinansiering till kommunala/regionala investeringar som medel till investeringar för kollektivtrafik i det statliga väg- och järnvägssystemet i enlighet med Målbild Koll2035 och Målbild tåg 2035.

Idag finns det avsatt medfinansiering till kommunernas trafiksäkerhets- och miljöåtgärder i den regionala infrastrukturplanen. Göteborgs Stad ser behovet av att staten och regionen säkerställer att det i kommande plan finns medel för att stötta dessa åtgärder i större utsträckning än idag.

Potential för ökad cykling i staden

Göteborgs Stad vill också belysa behovet av mer statliga medel till cykelstråkssatsningar och cykelbanor i storstäderna. Staten satte inom ramen för Sverigeförhandlingen en maxgräns för den statliga medfinansieringen vid 25 procent. Staden ser en stor potential för en ökad andel cykeltrafik, men då krävs förbättrad infrastruktur för cyklister. Graden av den statliga medfinansieringen till infrastruktur för kollektivtrafik och cykel ser Göteborgs Stad inte som tillräcklig om staten avser att aktivt bidra till en överflyttning från bil till cykel och kollektivtrafik i storstäderna.

Göteborg har flera stora statliga trafikleder och järnvägar som skär igenom stadens centrala delar. För att möjliggöra en mer gång- och cykelvänlig stad krävs barriäröverbryggande åtgärder som skapar kopplingar över/under statlig väg och järnväg. Staden har i tidigare bristinspel exemplifierat aktuella gång- och cykelkopplingar som Trafikverket och staden gemensamt bör ta ansvar för att möjliggöra. Att möjliggöra gena och attraktiva cykelkopplingar bör vara en del av Trafikverkets grunduppdrag.

Stora behov av förbättrad järnvägskapacitet

Järnvägskapaciteten i storstadsområdet är idag inte tillräckligt god för att stötta den växande staden och dess omland. Pendelstråken in mot Göteborg har stora brister avseende kapacitet och tillförlitlighet, som både behöver underhållas och utvecklas. Trafikverket har själva konstaterat att Västsverige har tydliga kapacitetsbegränsningar på Västra stambanan, södra Bohusbanan samt Västkustbanan Göteborg-Kungsbacka i högtrafik. Därtill finns idag ingen funktionell järnväg i stråket Göteborg-Borås för att attrahera pendlare i stråket att välja tågpendling före bil eller buss, vilket skapar stora kapacitetsproblem på väg 40 in mot respektive ut från Göteborg i högtrafik. Göteborgs Stad ser därför behovet av en kraftfull statlig satsning för att förbättra järnvägskapaciteten i Västra Götaland.

Ny järnväg Göteborg-Borås

Den nuvarande Kust till kustbanan är enkelspårig och underdimensionerad i förhållande till resbehovet i stråket mellan Göteborg-Borås. Det finns ett stort behov av att avlasta väg 40 in mot Göteborg och avlasta Göteborgs gatunät från bilar och bussar. Redan idag uppgår antalet bussar i stråket mot Göteborg till cirka 1 150 bussar dagligen. Stora tillväxteffekter kan nås genom att koppla samman tätorterna i stråket med varandra och med en koppling till Landvetter flygplats stärks hela Västsverige.

Västra Götalandsregionen, Swedavia, berörda kommunalförbund samt kommunerna i stråket enades i juni 2023 om ett ställningstagande om sträckning och stationslägen för ny järnväg Göteborg-Borås (se bilaga). Göteborgs Stad står fortsatt bakom ställningstagandet

och vill i sammanhanget särskilt trycka på behovet av att regeringen och Trafikverket kraftsamlar för en skyndsam byggstart av utbyggnad järnväg Göteborg-Borås.

Kapacitetsförstärkningar på Västra stambanan

Västra stambanan är av mycket stor vikt för Göteborg och för Sverige som helhet, avseende såväl godstransporter till och från Göteborgs Hamn som långväga tågresenärer och pendeltågresenärer i stråket upp mot Alingsås och Skövde. Trafikverket bedömer att efterfrågan på både resande och godstransporter förväntas öka i stråket, vilket innebär ett ökat behov av trafik med alla kategorier av tåg: snabbtåg, regionaltåg, pendeltåg och godståg. Trafikverket färdigställde år 2021 en utpekad bristanalys som pekade på planskildhet Sävenäs samt fyrspårsutbyggnad Göteborg-Alingsås som åtgärder som bör prioriteras för prövning i nationell plan, för att öka kapaciteten på Västra stambanan. Göteborgs Stad ser positivt på Trafikverkets föreslagna åtgärder och ser ett stort behov av att snarast förstärka kapaciteten på Västra stambanan.

Göteborg-Oslo och södra Bohusbanan

Trafikverket utreder för närvarande, tillsammans med norska Jernbanedirektoratet, möjliga åtgärder på sträckan Göteborg-Oslo. Åtgärder för förstärkningar av järnvägskapaciteten mellan Öxnered och Halden skulle möjliggöra en överflyttning av delar av den person- och lastbilstrafik som idag passerar Svinesundsbron till järnväg, för mer effektiva och hållbara person- och godstransporter mellan Göteborg och Oslo. Trafikverket genomförde även under 2019 - 2021 en fördjupad utredning avseende kapacitetsförstärkningar för södra Bohusbanan. På medellång sikt, inom planperioden 2027-2033, föreslog utredningen att partiellt dubbelspår byggs mellan Brunnsbo och Säve, förlängning av befintliga mötesstationer i Ytterby, Kode och Stora Höga samt mötesspår söder om Stenungsund. De föreslagna åtgärderna bedöms nödvändiga för att skapa grundförutsättningar för en utökning av regionaltågstrafiken till kvartstrafik under högtrafikperioderna mellan Göteborg och Stenungsund. Åtgärderna upptogs dock inte i nationell plan 2022-2033.

Mot bakgrund av ovanstående vill Göteborgs Stad återigen framföra att Trafikverket genomför och har genomfört ett antal utredningar avseende järnvägsstråken in mot Göteborg, som pekar på både tydliga kapacitetsbrister och möjliga åtgärder. Dessa möjliga åtgärder behöver verkställas genom en kraftfull statlig satsning på järnvägskapaciteten i Västsverige i kommande nationella plan.

Brister i det statliga vägsystemet

Överenskommelse för väg 155

Göteborgs Stad har tillsammans med Öckerö kommun, Västra Götalandsregionen och Trafikverket nått en överenskommelse för stråket Torslanda-Öckerö (väg 155), där parterna fastställer en gemensam inriktning, för att genom en stegvis process åstadkomma en hållbar tillgänglighet i stråket, på såväl kort och medellång sikt som långt bortom 2040. Överenskommelsen bygger på att parterna under den kommande tioårsperioden kraftsamlar för att uppnå en tydlig och bestående omställning till mer klimatsmarta resvanor, så att tillgängligheten och framkomligheten i stråket åtminstone kan ligga kvar på dagens nivå. Det är i detta sammanhang viktigt att parterna följer sina åtaganden i överenskommelsen och att Västra Götalandsregionen, som kollektivtrafikmyndighet, säkerställer att det finns en god tillgänglighet för att kunna välja kollektivtrafik till och

från Öckerö och Torslanda, för en långsiktigt hållbar resandeutveckling och framkomlighet i stråket.

Kollektivtrafikåtgärder för väg 158

Trafikverket har genomfört ett antal utredningar som identifierar stora utmaningar och behov av att säkerställa möjligheterna till en mer kapacitetsstark kollektivtrafik i stråket längs väg 158 mellan Göteborg och Kungsbacka. De havsnära områdena längs sträckan är attraktiva och det både pågår och planeras omfattande exploateringar. Detta innebär att resandebehovet i stråket förväntas öka. En fortsatt storskalig exploatering längs stråket kräver därmed att det tas fram en gemensam inriktning, av Trafikverket, Västra Götalandsregionen och berörda kommuner, för hur en kollektivtrafikförsörjning av stråket ska klaras på längre sikt. I detta ser Göteborgs Stad även att förstärkningar av Västkustbanan är en del av lösningen för pendlingen mellan Kungsbacka och Göteborg.

Stärkt godsstråk på norra Hisingen

Att förstärka anslutningen till Nordens största hamn i Göteborg är en viktig del i att göra transportsystemet mer robust. De omfattande godsvolymer som dagligen fraktas igenom Göteborg för att nå Göteborgs Hamn och de tunga industrierna på Hisingen passerar till stor del på de centrala lederna i stadskärnan. I Göteborgs översiktsplan är inriktningen att dessa transporter på sikt främst ska ske via Hisingsleden, Norrleden, Västerleden och Söderleden. Härigenom är avsikten att åstadkomma en mer sammanhängande stadskärna och att minska barriäreffekterna av främst Lundbyleden och Oscarsleden/E45. Samtidigt planeras omfattande industriexploateringar i och omkring Säve på Hisingen. Tillgänglighetsanalyser visar att Säve och norra Hisingen har en relativt svag uppkoppling såväl med personbil som med kollektivtrafik. I samband med att Stena Lines terminaler på Södra älvstranden vid Oscarsleden/E45 ska omlokaliseras till Arendal ser Trafikverket över möjligheterna att eventuellt flytta sträckningen för riksintresset/E 45 till Norrleden. Detta sammantaget pekar på att det kommer finnas stora behov av att stärka upp kvaliteten på såväl Hisingsleden som Norrleden.

Större statligt ansvarstagande för minskade barriäreffekter av statliga trafikleder

Situationen på E6 i centrala Göteborg har länge varit ansträngd. Vägens storskaliga utbredning genom centrala Göteborg medför dessutom negativa effekter på stadsmiljön och för möjligheterna att foga samman stadens olika delar.

I Göteborgs översiktsplan pekas det ut flera platser längs E6 där barriärövergripande åtgärder kan åstadkomma sammanhängande gång-, cykel- och grönstråk. Hur detta ska utformas och finansieras samt hur E6:ans långsiktiga funktion ska säkerställas fordrar ett fortsatt gemensamt arbete mellan staden och Trafikverket, där Göteborgs Stad ser att staten behöver ta ett större ansvar för att minska de barriäreffekter som de statliga lederna skapar.

Klimatanpassningsåtgärder för ett framtida Göteborg

Som en hållbart växande stad står Göteborg inför en rad utmaningar till följd av klimatförändringar. Göteborg planerar och genomför för närvarande omfattande stadsutvecklingsprojekt i innerstaden runt Göta älv. En förutsättning för att kunna bygga i Älvstaden är att det genomförs förebyggande åtgärder för att förhindra negativa konsekvenser av extremt väder, såsom översvämningsrisker till följd av höjd havsnivå, ökad nederbörd och kraftiga vattenflöden. Framtida högvattennivåer i kombination med en höjd havsnivå utgör översvämningsrisker för Göteborg. På medellång sikt kan staden

arbeta med höjda älvkanter som skydd, men på längre sikt ser staden att yttre portar i älven kan vara en nödvändig investering för att skydda staden, kommuner uppströms och statliga intressen som vägar och järnvägar mot översvämningar från havet. Klimatanpassningsåtgärder behövs även för att i framtiden säkerställa godstransporter till/från Göteborgs Hamn genom att skydda det statliga väg- och järnvägsnätet.

Finansiering av klimatanpassningsåtgärder mot översvämningsrisker är en stor utmaning, där ansvarsfördelningen ännu inte är fullt ut klarlagd. Finansieringsfrågan blir en viktig framgångsfaktor för att lyckas med genomförandet framåt, där staten behöver ta ett stort finansieringsansvar för de utmaningar som samhället möter genom klimatförändringarna. Det är i sammanhanget viktigt att staten tillför nya medel för klimatanpassningsåtgärder, så att inte investeringar för klimatanpassning tränger undan de investeringsbehov som redan finns inom transportsektorn i nationell och regional plan.

Göteborgs kommunstyrelse

Bilaga: Ny järnväg Göteborg-Borås, västsvenskt ställningstagande

Ny järnväg Göteborg-Borås, västsvenskt ställningstagande

I Västsverige finns ett mycket konkurrenskraftigt och framgångsrikt internationellt näringsliv med starkt fokus på forskning och utveckling. Investeringarna är i nivå med de regioner i världen som satsar mest på FoU och företagen har stark regional förankring. En större arbetsmarknad stärker dessa företags förutsättningar än mer och gör det högst sannolikt att de effekter vi ser av det som kallas regionförstoring blir verklighet också här. Att det är viktigt för Sverige som helhet är en självklarhet.

Västra Götalandsregionen och kommunerna i stråket framhåller vikten av utbyggd kapacitet mellan Västsveriges två största städer, Borås och Göteborg, samt vikten av att den nya järnvägen också kan användas för arbetspendling mellan fler orter i stråket

Den nuvarande Kust till kustbanan är enkelspårig och underdimensionerad i förhållande till resbehovet i stråket. Det är också viktigt att avlasta väg 40 in mot Göteborg och avlasta Göteborgs gatunät från bilar och bussar. Redan idag uppgår antalet bussar i stråket mot Göteborg till cirka 1 150 st dagligen. Stora tillväxteffekter kan nås genom att koppla samman tätorterna i stråket med varandra och med en koppling till Landvetter flygplats stärks hela Västsverige.

Tidigt i Sverigeförhandlingen enades kommunerna och regionen i stråket kring en funktionsutredning för Stråket Göteborg-Borås och vidare mot Ulricehamn-Jönköping-Stockholm. Funktionsutredningen har sedan dess varit utgångspunkt för de gemensamma ställningstaganden som gjorts genom åren, nu senast positionspapperet från 10:e februari 2023.

I december 2022 fick Trafikverket uppdrag av regeringen att utreda alternativa förslag till järnvägsutbyggnad i stråket Göteborg-Borås. Trafikverket har i utredningen studerat sex olika alternativ där främst två alternativ (alt 2b och 4a) har diskuterats inom stråksamverkansgruppen.

De västsvenska parterna är nu eniga om ett något justerat alternativ till de olika diskussions- och utredningsförslag som har förts fram inom ramen för befintliga samrådsgrupper. Arbetet har syftat till att nå en kompromiss som gynnar alla inblandade parter. Kompromissförslaget utgör grunden för ett utbyggt järnvägsnät österut, bidrar till en mer effektiv regional pendling, möjliggör utveckling av flera tätorter längs stråket och påverkar såväl kostnader som tidsplanering minimalt. Parterna har tagit stor hänsyn till Trafikverkets omfattande utredningsarbete och regeringens nya direktiv. Av de alternativ som Trafikverket utrett har stråksamverkansgruppen nu enats kring ett alternativ som är i linje med funktionsutredningen och positionspapperet.

För att åstadkomma ovanstående föreslår vi följande förslag:

1. Västra Götalandsregionen har med stöd av samtliga kommuner i länet vid de senaste två revideringarna av nationell transportinfrastrukturplan haft som högsta prioritet utbyggd järnvägskapacitet mellan Västsveriges två största städer, Borås och Göteborg. Parterna ser det som viktigt att utbyggnad av järnvägen fortsatt prioriteras och tillräckligt med medel avsätts för en snabb och effektiv hantering.

2. Parterna är eniga om att projektet måste möjliggöra en fortsatt utbyggnad öster om Borås Stad.

3. Parterna är eniga om att ett nytt stationsläge ska anläggas i centrala Mölnlycke. En förutsättning är att stationen har minst fyra spår, vilket innebär att framtida fjärrtrafik och regionala direkttåg kan passera utan uppehåll.

4. Parterna är eniga om att inget stationsläge bör anläggas i Landvetter tätort. Banan ska dock förberedas för ett eventuellt och framtida stationsläge i Landvetter Södra, vilket kräver fyrspårslösning.

5. Parterna är eniga om att ett attraktivt terminalnära stationsläge under Landvetter flygplats ska anläggas med fyrspårslösning för att möjliggöra förbigångslösning för framtida fjärrtrafik och regionala direkttåg utan uppehåll.

6. Parterna är eniga om att järnvägsutbyggnaden ska utformas på ett sådant sätt att en framtida station i Bollebygds kommun är möjlig att anlägga. Detta innebär att banan behöver förberedas genom att fyrspårslösning används på lämplig plats längs den berörda sträckan.

7. Parterna är eniga om att restiden 35 minuter mellan Göteborgs centralstation och Borås centralstation i högsta möjliga mån ska upprätthållas. Därför är kommunernas gemensamma inriktning att tåg mellan Göteborg och Borås i huvudsak ska prioriteras, och detta särskilt i rusningstrafik.

8. En station i Mölndal skapar bäst förutsättningar för att tillvarata Västlänkens möjligheter, samt öppnar upp för en utvidgad arbetsmarknad mot Halland och Skåne. I alternativet ingår Mölndals station och parterna ser Mölndal med dess centrala funktion i ett växande storstadsområde som avgörande för fortsatt utveckling.

9. Parterna är eniga om ett krav att planläggningsprocessen för delsträckan Almedal-Mölndal, inklusive Mölndals station, genomförs enligt Trafikverkets pågående tidplan. En ytterligare tidsförskjutning av delsträckans byggstart kommer också innebära att Mölndals stad fördröjer möjligheten att bygga ut Pilekrogens uppställningsbangård under tiden. Utbyggnaden är nödvändig för att uppnå full effekt av Västlänkens trafikeringskapacitet och utökad regional arbetspendling. Sträckan Almedal-Mölndal är också en del av Västkustbanan och en viktig komponent för utökad fjärrtågtrafik mellan Halland/Skåne och Göteborgsregionen.

10. Parterna ser det som viktigt att Kust till kustbanans framtida funktion säkerställs då den fyller tydlig funktion både för gods och för fortsatt lokaltrafik.

Det förslag som vi har enats kring har en geografisk sträckning där banan går via och har station i Mölnlycke centrum. Vi ser att fler orter längs med stråket på lång sikt kan bli aktuella för stationer och därför ska banan anläggas så att stationer möjliggörs för Landvetter Södra och i Bollebygd. Funktionen för stråket ska säkerställa attraktivitet för både en lokal pendeltågstrafik såväl som snabbare region- och på sikt storregionaltrafik och på lång sikt fjärrtrafik. Det innebär att de stationer som ska byggas i Mölndal, Mölnlycke och Landvetter flygplats eller möjliggöras (Landvetter Södra och Bollebygd) behöver kunna tillåta passage av

tåg som inte ska stanna på stationen. Den av Trafikverket föreslagna stationen i Landvetter samhälle är inte aktuell då dess placering lokalt i Landvetter samhälle inte är gynnsam för arbetspendling, dock kan vändspår bli nödvändigt för en effektiv trafikering av Mölnlycke station. Det avgörande argumentet för Västsveriges förslag till järnvägsutbyggnad är att arbetspendlingen kan växa tillsammans med att stråket växer.

Vår mening är att förslaget skapat enighet i Västsverige om de delar av nationell plan som berör kommunerna och därmed väsentligt förbättra möjligheterna till full finansiering och relativt skyndsam byggstart. Fullt genomfört skulle förslaget innebära att Göteborgs arbetsmarknadsregion växer, Borås arbetspendling effektiviseras, Härryda kommun tillförs viktiga kvaliteter och hela Västra Götaland knyts ihop.

Nedanstående parter ställer sig enigt bakom detta förslag och vill samtidigt påtala vikten av att järnvägen byggs ut så fort som möjligt.

Västra Götalandsregionen

Göteborgs Stad

Mölndals stad

Härryda kommun

Marks kommun

Bollebygds kommun

Borås Stad

Swedavia

Göteborgsregionens kommunalförbund

Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund