

Remissyttrande

Datum 2025-12-02

Diarienummer RS 2025-04828

Infrastrukturdepartementet

Ert diarienummer LI2025/01587

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

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

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

Västra stambanan, en pulsåder för Sverige

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

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

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

Prioriterade investeringar

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

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

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

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

Nödvändiga storstadsåtgärder

Behoven i storstadsområdet Göteborg behöver få större plats i planen.

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

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

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

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

Välkomna satsningar på underhåll

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

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

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

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

Avslutande synpunkter

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

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

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

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

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

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

Prioriteringar inom Västra Götaland

Västra Götalandsregionen tillsammans med 49 kommuner och det västsvenska näringslivet står redo att bidra till Sveriges utveckling med en hållbar tillväxt och grön omställning, vilket kräver insatser i den västsvenska infrastrukturen.

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

- Ny stambana Göteborg-Borås-(Jönköping)
- Fyra spår Göteborg-Alingsås, Västra Stambanan
- Oslo-Göteborg-Hamburg – del av TEN-T
- Satsningar på regionala järnvägar
 - Södra Bohusbanan står på tur
 - Kinnekullebanan i nytt fokus
- Utveckling av Vänersjöfarten
 - Nya slussar i Trollhätte kanal
- E20 ska byggas färdigt till 2+2 körfält genom hela regionen
- Medel för storstadsåtgärder
 - Metrobuss längs Västerleden
 - Ny spårvägslink för avlastning av Brunnsparken
 - Trimningar och metrobusstationer

Det mindre vägnätet kan i många fall ha en avgörande roll för näringsliv och boende. Vägunderhållet bör därför inte enbart prioriteras utifrån trafikmängd.

Regionstyrelsen
Västra Götalandsregionen

Helén Eliasson
Regionstyrelsens ordförande

Ann-Charlotte Järnström
Regiondirektör

Bilaga: Västra Götalandsregionens infrastrukturprioriteringar till yttrande över nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026-2037

Prioriteringar inom Västra Götaland

Västra Götalandsregionen tillsammans med 49 kommuner och det västsvenska näringslivet står redo att bidra till Sveriges utveckling med en hållbar tillväxt och grön omställning, vilket kräver insatser i den västsvenska infrastrukturen.

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

- Ny stambana Göteborg-Borås-(Jönköping)
- Fyra spår Göteborg-Alingsås, Västra Stambanan
- Oslo-Göteborg-Hamburg – del av TEN-T
- Satsningar på regionala järnvägar
 - Södra Bohusbanan står på tur
 - Kinnekullebanan i nytt fokus
- Utveckling av Vänersjöfarten
 - Nya slussar i Trollhätte kanal
- E20 ska byggas färdigt till 2+2 körfält genom hela regionen
- Medel för storstadsåtgärder
 - Metrobuss längs Västerleden
 - Ny spårvägslink för avlastning av Brunnsparken
 - Trimningar och metrobusstationer

Det mindre vägnätet kan i många fall ha en avgörande roll för näringsliv och boende. Vägunderhållet bör därför inte enbart prioriteras utifrån trafikmängd.

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 sträckan Göteborg-Borås inklusive bibana till Mölnlycke. VGR ser 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.

Västra Götalandsregionen ser att fortsättningen mot Jönköping via Ulricehamn och vidare mot Stockholm är fortsatt angelägen investering. Dock konstaterar VGR att utifrån Västra stambanans stora kapacitetsbehov får fortsättningen mot Jönköping hanteras i kommande planrevideringar.

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 fyrspår 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 Skandinavians 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 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.

Inför nationell plan 2022-2033 gjordes en utredning för sträckan Göteborg – Skälebol där förslag på utbyggnadsåtgärder prövades, bland annat förbifartsspår på sträckan Göteborg – Trollhättan och fullt utbyggt dubbelspår mellan Öxnered - Skälebol. Behovet av dessa kvarstår och VGR ser det som angeläget att de även prövas i kommande planrevidering. 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 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-Kornsjö 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 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

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. VGR ser även att de följdinvesteringar som ligger med förslaget med +10% är nödvändiga för att få ut full effekt av slussinvesteringen.

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 spårvägslink 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.