

Aktualisering av Göteborgsregionens
inriktning för
transportinfrastruktursplaneringen i
Storstadsregionen

12

2023KS328

Kommunstyrelsen

Datum
2023-09-21

Diarienummer
2023KS328 53

Aktualisering av Göteborgsregionens inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar *Ställningstagande inför arbetet med nationell och regional plan för transportinfrastrukturen* från sektorn för samhällsbyggnad som sitt eget ställningstagande.

Kommunstyrelsen antar *Yttrande till Göteborgsregionen avseende inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen* från sektorn för samhällsbyggnad som sitt eget yttrande till Göteborgsregionen

Sammanfattning av ärendet

Planeringen av den statliga transportinfrastrukturen görs under planperioder på tolv år, med en revidering vart fjärde år. Den nuvarande planen gäller från 2022–2033, med en förväntad revidering 2026. Göteborgsregionen har från medlemskommunerna getts det samordnande ansvaret och håller på att utveckla förslag till planinriktning under 2023. De samråder med samhällsbyggnadscheferna och planerar att presentera sitt förslag i januari 2024. Förvaltningen har begärt om anstånd och fått förlängd svarstid.

Förvaltningen har identifierat viktiga behov för kommunen i den kommande planrevideringen, inklusive behovet av en ny järnväg mellan Göteborg och Borås, ökad kapacitet på väg 40 samt förbättring av gång- och cykelvägförbindelserna på olika sträckor. Förvaltningen har tagit fram ett förslag till ställningstagande för att tydliggöra de största behoven för att kommunicera till Göteborgsregionen och använda som underlag för dialoger med andra aktörer som Trafikverket och Västra Götalandsregionen.

Det betonas att dessa behov är aktuella just nu och kan ändras i framtiden beroende på förändrade förhållanden och möjligheter. Förvaltningen kommer också att fortsätta att söka statliga bidrag för kollektivtrafik och trafiksäkerhetsåtgärder.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse den 21 september

- Inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen Göteborgsregionen 3 april 2020
- Skrivelse från Göteborgsregionen avseende Aktualisering av Inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen
- Yttrande över Göteborgsregionens aktualisering av inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen den 20 september 2023
- Ställningstagande inför arbetet med nationell och regional plan för transportinfrastrukturen den 20 september 2023

Ärendet

Arbetet med nationell och regional plan för transportinfrastrukturplaneringen utgår från planperioder på tolv år med revidering vart fjärde år. Nuvarande plan gäller från 2022–2033 och revidering kommer troligen att ske 2026.

Göteborgsregionen har från medlemskommunerna getts det samordnande ansvaret för den mellankommunala och regionala infrastrukturplaneringen. Göteborgsregionens infrastrukturnätverk har nu påbörjat processen med planarbetet. Under 2023 arbetar Göteborgsregionen fram ett förslag till aktualiserad inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen. Arbetet stäms löpande av med nätverket för samhällsbyggnadschefer och genomförs på så sätt att ett förslag kan presenteras för beredningsgruppen för miljö och samhällsbyggnad i januari 2024. När ärendet anses vara berett skickas det vidare för förslag till beslut i förbundsstyrelsen.

Göteborgsregionen har bett om synpunkter senast den 1 november 2023. Kommunen har fått en något förlängd svarstid så att ärendet kan behandlas på kommunstyrelsemötet i oktober. Förvaltningen har tagit fram ett förslag till yttrande avseende aktualisering av inriktning.

Arbetet med nationell och regional plan för transportinfrastrukturplaneringen ofta under stor tidspress vilket gör att det är önskvärt att kommunen tidigt kan lyfta brister och behov som är viktiga att fokusera på i planrevideringen. Förvaltningen har därför tagit fram ett förslag till ställningstagande för att tydliggöra de största behoven för kommunen. Bland dessa lyfts behovet av ny järnväg på sträckan Göteborg-Borås samt kapacitetsförstärkning för trafik på väg 40. Vad gäller gång och cykelvägsförbindelser lyfts kopplingen från Mölnlycke till Landvetter, Bårhult till Partille samt Hällingsjö till Rävlanda. Ställningstagandet kan utöver att kommuniceras till Göteborgsregionen även vara en utgångspunkt i dialoger med andra aktörer som exempelvis Trafikverket och Västra Götalandsregionen.

I sammanhanget ska framhållas att ställningstagandet avser understryka kommunens största behov som de ser ut just nu. I en föränderlig värld kan det uppstå ändrade förhållanden och nya möjligheter som innebär att andra behov prioriteras. Förvaltningen avser även fortsatt söka statliga bidrag ur

de potter som finns inom planerna för exempelvis kollektivtrafik och trafiksäkerhetsåtgärder.

Louise Skålberg
Samhällsbyggnadschef

Fredrik Wejrot
Verksamhetschef trafik



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

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 nytta 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 transporterens 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 objektsberoende beteendepåverkansåtgärder.

Aktualisering av Inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen

Bakgrund

Inför kommande revideringsprocess av den nationella och de regionala transportinfrastrukturplanerna 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.se) och/eller Anna Gustafsson (anna.gustafsson@goteborgsregionen.se).

Med vänliga hälsningar

Björn Sundén
Enhetschef
Miljö och samhällsbyggnad

Anna Gustafsson
Regionplanerare
Ansvarig GR:s infrastrukturnätverk

2023-09-20

Göteborgsregionen

diarium@goteborgsregionen.se

anna.gustafsson@goteborgsregionen.se

Göteborgsregionens diarienummer 2023–00093

Yttrande över Göteborgsregionens aktualisering av inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen

Sammanfattningsvis bedöms Göteborgsregionens inriktning för transportsinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen tydliggöra regionens utmaningar och behovet av infrastruktur. Det finns ett stort fokus på järnväg och prioritering av sträckan Göteborg – Borås vilket är viktigt.

Kommunen vill i det framtida arbetet med aktualiseringen av inriktningen lyfta fram ett antal synpunkter.

Förstärkning av järnväg måste kompletteras med förstärkning av väginfrastruktur

Behovet av järnväg är stort i Göteborgsregionen. Kommunen delar uppfattningen att Göteborg-Borås är mest angelägen att bygga ut. Det ses som givet att kommunens största tätort Mölnlycke måste få en station på en ny bana samt att det förbereds för station i Landvetter södra.

I juni 2023 enades berörda kommuner och kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och Swedavia om ett västsvenskt ställningstagande för den nya järnvägen Göteborg-Borås. Kommunen menar att det förslag till utbyggnad av järnvägen som läggs fram innebär stora nyttor för samhällsutvecklingen och ser fram emot det fortsatta arbetet för att förverkliga dessa. Göteborgsregionens inriktning för transportinfrastrukturplaneringen behöver uppdateras utifrån det gemensamma ställningstagandet.

Efter den process som hittills varit avseende utbyggnad av järnväg kan konstateras att det är mycket långa processer och komplext att bygga

järnväg i Sverige idag. Kommunen menar att det tydliggör behovet av att i nuläget arbeta med en utveckling och förbättring av väginfrastrukturen. Detta för att möta behovet av kapacitet för kollektivtrafik, gods och persontransporter så att målen om en växande storstadsregion ska kunna nås. Enligt inriktningen behöver vägsystemets kapacitet och funktionalitet bevakas. I utredningar som kommunen och Trafikverket har tagit fram visas att det övergripande vägsystemets kapacitet vad gäller väg 40 inom en relativt snar framtid kommer nå en gräns där det krävs åtgärder om funktionaliteten ska kunna bibehållas. Härryda kommun efterfrågar därför ett förtydligande i inriktningen avseende att det inte enbart handlar om att bevaka utan också börja planera för utbyggnad av väginfrastrukturen i det övergripande vägsystemet. Åtgärdsplaneringen bör utgå ifrån fyrstegsprincipen men med tanke på det omfattande framtida behovet är det rimligt att fysiska åtgärder kommer att krävas i trafikplatser, i stråk in mot regionkärnan samt i befintliga och nya tvärförbindelser.

Kollektivtrafikens utveckling

I inriktningen uttrycks vikten av att arbeta vidare efter Målbild Koll2035. Kommunen vill framhålla att målbilden har ett tydligt fokus på stadstrafiken i kommunerna Göteborg, Mölndal och Partille. Ifall de mål som avser hela Göteborgsregionen och som uttrycks i *Hållbar Tillväxt* ska kunna uppnås är det nödvändigt att bredda perspektivet. För att skapa ett effektivt kollektivtrafiksystem krävs ett ökat fokus på hur resandet till och från olika reserelationer utanför stadstrafikområdet sker.

Kommunen konstaterar också att det i samband med kollektivtrafik finns många delar som samspelar såsom vägförbindelser, prioritering av färdmedel och inte minst utformningen av prissättningen i kollektivtrafiken. Härryda kommun menar att Göteborgsregionen ska verka för att samtliga kommuner ingår i samma taxezon. Det system med tre zoner som tillämpas idag håller tillbaka kollektivtrafikens möjlighet att avlasta trafiksystemet.

I sammanhanget noterar kommunen att inriktningen anger att Göteborgsregionen ska arbeta för att uppnå effektiva kopplingspunkter mellan stadsområdet och övriga regionen. Det är viktigt att närmare beskriva och enas om vad som avses med en effektiv kopplingspunkt. Är det effektiviteten i trafiksystemet med snabba byten eller finns det andra aspekter som ska vägas in. I tidigare arbete med K2020, som senare utmynnat i Målbild Koll2035, har den ideala bytespunkten beskrivits med flera viktiga aspekter som exempelvis trygghet, trafiksäkerhet och blandade funktioner. Trenden för kollektivtrafiken går mot fler byten vilket påverkar den enskilda resans attraktivitet negativt. Konsekvenserna för resenärerna utanför regionkärnan där exempelvis arbetsresor redan börjar närma sig vad som är en acceptabel pendlingstid påverkas särskilt av ytterligare byten. Det är därför viktigt att införandet av ytterligare bytespunkter föregås av en

systemomfattande konsekvensanalys för att säkerställa att utvecklingen för att nå målen om högre andel hållbara resor och en utökad arbetsmarknadsregion går åt rätt håll. Samtidigt är det viktigt att arbeta för att uppnå en tillfredsställande utformning som stärker kollektivtrafiken på respektive plats.

Landvetter flygplats

Härryda kommun vill betona att Landvetter flygplats och dess möjligheter att erbjuda attraktiva resor och transporter är av största vikt för Göteborgsregionen och för hela Västra Götaland. I inriktningen borde detta framgå tydligare samt hur infrastrukturen till flygplatsen ska säkerställas för att bidra till fortsatt utveckling. I nuläget omnämns flygplatsen endast i inriktningens inledning samt vad det gäller persontransporter med järnväg. Viktiga frågor att hantera är att långsiktigt säkerställa infrastrukturen till flygplatsen både vad gäller robusthet och kapacitet.

Förstärkning av cykelinfrastruktur i sammanhängande regionala stråk

Regionens huvudnät för cykelinfrastruktur är i stort behov av utbyggnad där flera sträckor är saknade länkar. I inriktningen beskrivs behovet som upprustning vilket är missvisande. Om målet med ett sammanhållet regionalt cykelvägnät som anges i cykelplan för Göteborgsregionen ska kunna nås är det viktigt att tydliggöra det stora behov av investeringar som krävs för nya cykelvägar. I många fall används idag modellen att respektive kommun ska bära hälften av kostnaden för gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet. Med tanke på de omfattande investeringar som behövs framstår det som viktigt att lyfta finansieringsfrågan där kommunen menar att staten borde axla ett större ansvar.

I cykelplanen för Göteborgsregionen lyfts behovet av investeringar och utbyggnad av stomcykelstråken men också av delnäten. Även om det större nätet ska prioriteras framför delnäten enligt planen utgör även delnätet viktiga länkar för att möjliggöra attraktiv pendling med cykel i regionen. För att tydliggöra bristerna i regionens cykelinfrastruktur hade även dessa delnät kunnat nämnas.

Behovet av resurser och rätt arbetsmodell för effektivitet i framtida utveckling

Kommunen har under senare år alltmer kommit att erfara hur de tidsmässigt långa processerna ökar risken att såväl intressenters målsättningar som omvärldsförhållanden hinner förändras. Samtidigt kan noteras att handläggningstider och kostnader hos olika myndigheter ökat vilket riskerar att försena flera projekt. Inte minst märks detta hos Trafikverket där tiden för tillsättandet av bevakande projektledare kan vara över ett år. Alla myndigheter och organisationer arbetar med begränsade resurser men som förhållandena är nu finns det anledning att lyfta frågan om olika

myndigheters resurser är tillräckliga och om de används på ett så effektivt sätt som möjligt.

Kommunen ser det som högt prioriterat att både pågående detaljplanearbeten och genomförandet av detaljplaner ges tillräckliga resurser så att de kan bidra till en god samhällsutveckling så snart som möjligt. Kommunen vill också lyfta frågan om det finns behov av andra arbetsmetoder för att ge en större flexibilitet och bättre hantera förändringar under planprocessen.

Avslutningsvis noteras att inriktningen för transportinfrastrukturplaneringen utgår från Göteborgsregionens styrande dokument bland annat *Strukturbild för Göteborgsregionen* som antogs 2008. Kommunen menar att det är problematiskt att förhålla sig till 25 år gamla schematiska bilder och att det finns ett stort behov av att uppdatera exempelvis de gröna kilarna som angetts med hänsyn till faktiska förhållanden och planer.

Pia Alhäll
Kommundirektör

2023-09-20

Göteborgsregionen

diarium@goteborgsregionen.se

anna.gustafsson@goteborgsregionen.se

Göteborgsregionens diarienummer 2023–00093

Ställningstagande inför arbetet med nationell och regional plan för transportinfrastrukturen

Till förbundsstyrelsen i Göteborgsregionens kommunalförbund.

Målsättningen för Göteborgsregionen är att vara en stark tillväxtregion. För att det ska vara möjligt förutsätts en fortsatt befolkningstillväxt och en utökad arbetsmarknad med fler tillgängliga arbetstillfällen. Härryda kommun är på många sätt en viktig del i att möjliggöra denna utveckling med sitt attraktiva läge för såväl näringsliv som för boende. En grundförutsättning för att det ska vara möjligt är satsningar på en förbättrad infrastruktur.

Härryda kommun arbetar för en hållbar utveckling i regionen genom arbetet med de globala målen i Agenda 2030. Att ny bebyggelse ska ligga i anslutning till redan tätbebyggda områden och i kollektivtrafikhärlägen är viktiga utgångspunkter för att möjliggöra en hållbar utveckling. Men utöver det krävs också en utbyggnad av transportsystemet för att det ska vara möjligt att tillskapa ny bebyggelse, en utbyggnad som bör genomföras med utgångspunkt i fyrstegsprincipen.

Kommunen vill med detta ställningstagande tydliggöra utmaningar som bör uppmärksammas i arbetet med kommande nationell och regional plan.

Behov av utökad järnvägskapacitet

Behovet av ny spårbunden infrastruktur som möjliggör såväl lokala, regionala som mer långväga resor är stort i Göteborgsområdet och Västra Götaland. För kommunen är en ny järnvägsförbindelse Göteborg-Borås med trafikering av Mölnlycke prioriterad. I sammanhanget ska framhållas att i

Trafikverkets redovisning avseende regeringsuppdraget ny Järnväg Göteborg- Borås konstateras att Göteborg-Mölnlycke är den näst största reserelationen för arbets- och studiependling längs sträckan (efter Göteborg-Mölnadal) med dryga 6000 personer som pendlar varje dag. Kommunen arbetar för en utbyggnad av Landvetter Södra med målsättningen om att på sikt få en helt ny stad på 25 000 invånare lokaliserad i regionens största pendlingsstråk nära flygplatsen. För att underlätta utbyggnad och bidra till en hållbar tillväxt i regionen är det av största vikt att det i planeringen av ny järnväg förbereds för en framtida station i Landvetter Södra.

I juni 2023 enades berörda kommuner och kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och Swedavia om ett västsvenskt ställningstagande för den nya järnvägen Göteborg-Borås. Kommunen menar att det förslag till utbyggnad av järnvägen som läggs fram innebär stora nyttor för samhällsutvecklingen och ser fram emot det fortsatta gemensamma arbetet för att förverkliga dessa.

Utökad kapacitet väg 40

Både Trafikverket och kommunen har tidigare gjort åtgärdsvalsstudier för väg 40. En återkommande problematik är att belastningen på riksvägen närmar sig kapacitetstaket. Riksvägen är betydelsefull utifrån godstrafik, kollektivtrafik och övriga persontransporter som samtliga hotas ifall kapaciteten inte upprätthålls. I sammanhanget ska framhållas den betydelse Landvetter flygplats har vad gäller godstrafik och kommunikationer till och från Västsverige nationellt och internationellt. Under senare år har det alltmer skett en etablering av logistikverksamhet längs med väg 40. Dessa verksamheter är viktiga för att försörja hela göteborgsområdet med gods och varor samt för att avlasta regionkärnan från ytkrävande etableringar och fjärrtransporter i samband med pågående förtätning och stadsomvandling. Utifrån de studier som gjorts framstår det i första hand vara från Landvetter och västerut mot Göteborg som kapaciteten behöver förstärkas.

Utveckling av Mölnlyckemotet och Björrödsmotet för att göra tillväxt möjlig

Kopplat till väg 40 kan konstateras att flera motleder behöver ses över. I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie från år 2020 konstateras det utifrån fyrstegsprincipen att det i första hand kommer behövas åtgärder i Mölnlyckemotet. Exempel på konkreta förslag på åtgärder är prioritering av busstrafiken och kapacitetsförstärkningar. I samband med utvecklingen av Landvetter Södra kommer Björrödsmotet få en viktig funktion. Då motet

idag har relativt låg standard både ur trafiksäkerhets- och kapacitetssynpunkt har både kommunen och Trafikverket konstaterat i sina åtgärdsvalsstudier att det finns behov av förbättringar.

Gång- och cykelförbindelse mellan Landvetter och Partille

Vägförbindelsen mellan väg 40 och E20 byggdes delvis ut i samband med Bårhultsmotet år 2013. Resterande vägsträcka har inte förstärkts på det sätt som först var avsett efter att det skett ett omtag i planeringen. Sedan en gång- och cykelförbindelse anlagts i huvudsak i Partille kommun saknas en kortare sträcka för att binda samman Bårhults verksamhetsområde med Partille kommun. Sträckan har tidigare varit uppmärksam i den av Göteborgsregionen centrala prioriteringen och varit med på Trafikverkets lista för kommande åtgärder. Kommunen menar att det är av stort vikt att utbyggnaden av sammanbindande länkar fortsätter och att denna sträcka bör vara högt prioriterad.

Gång- och cykelförbindelse mellan Mölnlycke och Landvetter

I cykelplan för Göteborgsregionen lyfts behovet av ett sammanhållet regionalt cykelvägnät och ett antal stomcykelstråk finns utpekade som extra prioriterade. Ett av dessa sträcker sig längs väg 40. I detta stråk ingår sträckan mellan Mölnlycke och Landvetter som också knyter samman kommunens två största orter. Förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet för att möjliggöra cykling längs väg 540 som går längs Landvettersjön är högt prioriterat av kommunen. En cykelförbindelse längs med sjön har även tidigare bedömts så motiverad att en genomförandestudie gjordes av Trafikverket år 2019. I denna konstaterades att sträckan är komplicerad och kommer att vara dyr att bygga vilket ledde till att den inte gick vidare för genomförande. I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för väg 40 från år 2020 rekommenderades ändå en kompletterande studie och ett gemensamt uppdrag från Trafikverket och Härryda kommun som fortsatt arbete. Kommunen menar att det är motiverat att arbeta vidare för en gång- och cykelförbindelse längs sträckan trots att de fysiska förhållandena är utmanande.

Gång och cykelförbindelse mellan Hällingsjö och Rävlanda

Kommunen arbetar för att en gång- och cykelväg mellan Hällingsjö och Rävlanda ska byggas. Samhällena har ett tätt utbyte vad det gäller skola och ungdomsverksamhet och idag saknas såväl säker gång- och cykelförbindelse som linjelagd kollektivtrafik. En gång- och cykelväg skulle också ge ökad

tillgång till kollektivtrafikstråket mot Kinna/Skene från Hällingsjö och tågtrafiken mot Borås i Rävlanda.

Stort behov av infrastruktur i pågående och kommande planering - en gemensam utmaning

Som en attraktiv kommun för såväl företagande som boende har Härryda ett stort antal detaljplaner under framtagande och genomförande som påverkar regional och statlig infrastruktur. Sedan lång tid tillbaka arbetar kommunen också med exploatörsdrivna detaljplaner för att ytterligare kunna bidra till samhällsutvecklingen i Göteborgsområdet. Kommunen har under senare år alltmer kommit att erfara hur de tidsmässigt långa processerna ökar risken att såväl intressenters målsättningar som omvärldsförhållanden hinner förändras. Kommunen vill lyfta frågan om det finns behov av andra arbetsmetoder för att ge en större flexibilitet och bättre hantera förändringar under planprocessen.

Samtidigt kan noteras att handläggningstider och kostnader hos olika myndigheter ökat vilket riskerar att försena flera projekt. Inte minst märks detta hos Trafikverket där tiden för tillsättandet av bevakande projektledare kan uppgå till över ett år. Alla myndigheter och organisationer arbetar med begränsade resurser men som förhållandena är nu finns det anledning att lyfta frågan om olika myndigheters resurser är tillräckliga och om de används på ett så effektivt sätt som möjligt.

I nuläget finns ett flertal detaljplaner som på olika sätt kommer behöva regional och statlig medverkan. Detaljplanerna består både av ett stort antal bostäder samt stora områden med prioriterad verksamhetsmark där också frågan om robusthet är viktig för hela Västsverige. Bland dessa kan nämnas utvecklingen av företagsparken i Mölnlycke, Landvetter södra etapp 1, detaljplan för Link 40 strax norr om Bårhults verksamhetsområde, förtätning av centrummiljöer i Mölnlycke och Landvetter samt verksamhetsområden vid Landvetter flygplats.

Kommunen ser det som högt prioriterat att både pågående detaljplanearbeten och genomförandet av detaljplaner ges tillräckliga resurser så att de kan bidra till en god samhällsutveckling så snart som möjligt.

Pia Alhäll
Kommundirektör

