

Västsvenska Handelskammarens remissvar: Trafikförsörjningsprogram 2021-2025

Handelskammaren tackar för möjligheten att få lämna synpunkter och har följande:

- Handelskammaren står bakom det övergripande målet att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland. Samtidigt måste VGR fortsätta att prioritera de stora pendelstråken och de regionala pendlingsnaven. Nyttan av att marginellt öka andelen hållbara resor på landsbygden måste ställas mot kostnaden det sannolikt kräver.
- På samma tema som ovan: VGR:s mål för 2025 är (bl.a.) att öka andelen invånare som med kollektivtrafik når sitt närmaste regionala pendlingsnav inom 60 minuter till 80-85 procent. En nulägesmätning pågår. Snarare än att nåla fast ett specifikt mål anser Handelskammaren att marginalnyttan av en ökning bör vägas in. Vad kostar det att gå från, säg 78 procent till 80? Vad hade en motsvarande satsning längs ett stort pendelstråk inneburit i ökat kollektivtrafikresande?
- VGR samverkar med en rad aktörer kring forskning och utveckling inom kollektivtrafikområdet och nämner som exempel ElectriCity. Handelskammaren kan inte nog betona hur viktigt det är att VGR tar del av den kompetens som det regionala näringslivet besitter inom kollektivtrafikområdet.
- Inom projektet En ren vana samverkar VGR och Handelskammaren i syfte att öka det hållbara resandet hos näringslivet. Pandemin kom, som pandemier brukar göra, olämpligt men Handelskammaren uppskattar VGR:s arbete med att involvera näringslivet i denna typ av projekt.
- Handelskammaren liksom VGR arbetar intensivt för att förbättra järnvägarna inom regionen. Målet att tågresor ska vara minst 20 procent snabbare än motsvarande resa med bil är bra. Som konstaterades i Handelskammarens rapport K-märkt eller utmärkt 2017 är vi långt ifrån målet. Fyra av landets fem högsta restidskvoter fanns på järnvägar inom vårt område. Allra sämst var Göteborg – Borås följt av Göteborg – Uddevalla. För den förstnämnda sträckan finns planer om än inte full finansiering, för södra delen av Bohusbanan finns varken planer eller pengar som innebär att målet (restidskvot 0,8) kommer att nås. Huvudansvaret för banan är statens men Handelskammaren anser likväl att VGR i högre grad bör prioritera södra delen av Bohusbanan.
- I målbild tåg 2028 deklarerar VGR en ambition att införa takttrafik i knytpunkter. Bra tycker Handelskammaren. Upplägget riskerar dock att minska självfinansieringsgraden konstateras i Målbild tåg 2028. I Trafikförsörjningsprogrammet förutspår VGR däremot att nuvarande självfinansieringsgrad kan behållas kring nuvarande nivå. Handelskammaren vill med detta påpeka det motsägelsefulla utan att bedöma det mest sannolika utfallet.

Västsvenska Handelskammaren genom

Markus Ottemark, ansvarig infrastruktur