



NÄRINGSDEPARTEMENTET

103 33 Stockholm

Ert diarienummer:

N2015/4305/TIF

## Herrljunga kommuns remissvar angående Inriktningsunderlag inför nationell transportinfrastrukturplanering under perioden 2018-2029

### Sammanfattning

Herrljunga kommun lämnar som enskild kommun ett remissyttrande för att lyfta fram vissa perspektiv som riskerar att hamna i skymundan. Vår utgångspunkt är formuleringarna i det transportpolitiska målet där vi ser att det med rådande förutsättningar är svårt att efterleva det i dess helhet och att de prioriteringar som föreslås får negativa konsekvenser för i första hand landsbygden men i förlängningen hela landet och försvårar hållbar utveckling.

- Herrljunga kommun motsätter sig skarpt en eventuell avveckling av det regionala järnvägsnätet som nämns i ett stycke på sidan 9 i huvudrapporten: *"För lågtrafikerade järnvägar kan även avveckling vara en aktuell åtgärd."* I samma stycke argumenterar dock Trafikverket för nyttan med att vidmakthålla funktionen för dessa: *"En eliminering av det eftersläpande underhållet bedöms ge mycket positiva effekter på robusthet och punktlighet."* Vi hävdar att den så kallade samhällsnytta som Trafikverket hänvisar till saknar flera viktiga perspektiv.
- Trafikverkets rekommendation att satsa i de stora stråken och dra ner på underhållet i de mindre är en ohållbar nödlösning som kommer att göra Sverige mer sårbart på sikt.
- Herrljunga kommun förordar å det bestämdaste att den befintliga infrastrukturen ska värnas och förädlas, d v s att eftersläpande underhåll ska elimineras och funktionalitet ska vidmakthållas och i strategiska lägen även utvecklas.
- Vi vill även understryka att projekt som nyinvesteringar i höghastighetsbanor och väginfrastruktur som syftar till att "bygga bort" trängsel under inga omständigheter får finansieras med de begränsade medel som hör till nationell infrastrukturplan. Det skulle vara förödande för finansieringen av befintlig infrastruktur.

### Beslutsunderlag

Trafikverkets remisshandlingar tillhörande Inriktningsunderlag inför nationell transportinfrastrukturplanering under perioden 2018-2029.



## Yttrande

Den stora hållbarhetsutmaningen kräver en massiv förflyttning av trafik: från väg till järnväg och sjöfart på godssidan och för persontransport från väg och flyg till järnväg/spårtrafik och gång- och cykeltrafik. Efterfrågan på just järnväg blir i det här avseendet mycket dominant, beaktat både prognosberäkningar och behovet av målstyrning för att klara klimatutmaningen. Dessa faktorer tillsammans med konstaterat bristande funktionalitet, kapacitet och robusthet i det svenska järnvägsnätet ger ett mycket otillfredsställande resultat.

Herrljunga kommun motsätter sig skarpt en eventuell avveckling av det regionala järnvägsnätet som nämns i ett stycke på sidan 9 i huvudrapporten: *"För lågtrafikerade järnvägar kan även avveckling vara en aktuell åtgärd."* I samma stycke argumenterar dock Trafikverket för nyttan med att vidmakthålla funktionen för dessa: *"En eliminering av det eftersläpande underhållet bedöms ge mycket positiva effekter på robusthet och punktlighet."* Vi hävdar att den så kallade samhällsnytta som Trafikverket hänvisar till saknar flera viktiga perspektiv:

- En urholkning av järnvägsunderhåll skadar funktionaliteten hos de sk lågtrafikerade banorna och kastar bort enorma investeringar – inte bara i själva banorna, utan även allt det kapital som efterhand har investerats i anslutning till dessa, och som sammantaget utgör en betydande del av landets ekonomi. Det anser inte vi vara samhällsekonomiskt effektivt.

Trafikverkets rekommendation att satsa i de stora stråken och dra ner på underhållet i de mindre är en ohållbar nödlösning som kommer att göra Sverige mer sårbart på sikt:

- Att satsa i de stora stråken och dra ner på underhållet i de mindre får till följd att den redan skenande, och därmed ohållbara, urbaniseringen får ytterligare incitament att fortgå – på bekostnad av landsbygdens demografi och ekonomi, som redan idag är ohållbar. Urbaniseringen har många fördelar men även nackdelar som det dock pratas mindre om. Ibland talas det om *närande* respektive *tärande* strukturer men vi vill hellre se samhället som en helhet i symbios – men för att uppnå detta måste staten se sin roll som ledare och använda styrmedel för att hjälpa till att skapa en balans. En tät stad kan aldrig bli helt självförsörjande – och vem ska försörja staden om alla har flyttat dit från landsbygden?

Herrljunga kommun förordar å det bestämdaste att den befintliga infrastrukturen ska värnas och förädlas, dvs att eftersläpande underhåll ska elimineras och funktionalitet ska vidmakthållas och i strategiska lägen även utvecklas:

- En infrastruktur som utgör ett stabilt och pålitligt nätverk av jämn kvalitet skapar en robust och dynamisk region där människor kan bo och verka där de både trivs och behövs. Det är viktigt att verka för en tillgänglig landsbygd när urbaniseringstrenden är väldigt stark för att inte hamna i en alltför stor demografisk obalans i regionen/hela landet. Det skulle få allvarliga följdverkningar på ekonomin för många små kommuner vars strävan mot hållbarhet försvåras.



**Det transportpolitiska målet:** att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, ska ligga till grund för utvecklingen av transportförsörjningen i Sverige. Satsningar föreslås nu, i förslaget till Inriktningsunderlag inför nationell transportinfrastrukturplan 2018-2029, till de största stråken medan de mer finmaskiga näten får stå tillbaka. Resonemanget bygger på att fokus ligger på ordföljden samhällsekonomiskt effektiv i målformuleringen, vilket inte är fel i sig, men modellerna för beräkning av sådan effektivitet är ofta kritiserade för att vara otillräckliga. Formuleringen för medborgarna och näringslivet i hela landet är den tydligaste i det transportpolitiska målet, men vad är samhällsekonomiskt effektivt – och framförallt, vad är långsiktigt hållbart?

**Samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet** är som vi ser det samma sak. I båda dessa begrepp ryms de tre hållbarhetsaspekterna miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet. Problemet med samhällsekonomisk beräkning är att den miljömässiga och särskilt den sociala aspekten inte kan kvantifieras på ett tillfredsställande sätt. Detta får till följd att den redan starka urbaniseringstendensen drivs på ytterligare med hjälp av samhällets styrmodeller. Det ironiska med detta är att det motverkar hållbar utveckling i en vidare bemärkelse. Tendensen att betrakta urbaniseringen med täthet som ledstjärna som lösningen på alla hållbarhetsutmaningar bygger på en snäv tolkning av hållbarhetsbegreppet. Det blir vanligare att tala om robusthet, där hela samhället - inte bara staden, behöver ha en tålighet och flexibilitet gentemot förändrade förutsättningar, och har vi då urholkat strukturerna för en levande landsbygd kan det få allvarliga konsekvenser.

**Sammanfattningsvis** vill vi lyfta tre viktiga perspektiv som är bärande för ett mer robust samhälle: den närande strukturen där landsbygden är det centrala, det lokala och regionala sammanhanget där vardagstransporterna kan påverkas samt den samhällsekonomiska effektiviteten i att vårda befintliga anläggningar där miljömässiga, ekonomiska och sociala resurser redan är etablerade.

*Johnny Carlsson (C)*  
*Kommunstyrelsens ordförande*

## Bakgrund

Trafikverket har tagit fram underlag för beslut om hur utveckling och vidmakthållande av transportinfrastrukturen bör inriktas under planperioden 2018-2029. Underlaget utgör grunden för den kommande infrastrukturpropositionen, som kommer att beslutas av Riksdagen. Därefter följer en åtgärdsplanering i syfte att ta fram nationell plan och länsplaner. Fastställelse av planerna beräknas till våren 2018.