

Regeringskansliet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Datum
2025-12-04

Dnr
2025KS421 011

Härryda kommun – Remissvar Nationell infrastrukturplan LI2025/01587

Yttrande över nationell infrastrukturplan 2026–2037

Härryda kommun har tagit del av förslag till nationell infrastrukturplan för 2026–2037. Kommunen vill i detta yttrande framhålla synpunkter som är viktiga att ha med i det framtida arbetet.

Trängselskatt

Härryda kommun reagerar med stor förvåning på skrivningarna i förslaget till nationell plan rörande trängselskatt i Göteborg.

Att Trafikverket föreslår att trängselskatten ska användas för att täcka kostnadsökningar i Västlänken och Västsvenska paketet är orimligt. Härryda kommun har inte haft möjlighet att påverka den ursprungliga finansieringslösningen och kommer inte att acceptera att invånare och företag i kommunen ska bära merkostnaderna för ett statligt infrastrukturprojekt i Göteborg som leds av Trafikverket. Härryda kommun har aldrig ställt sig bakom finansieringen av Västlänken eller trängselskatten. Kommunen ser det som självklart att staten ska ta fullt ansvar för de kostnadsökningar som uppstår i projektet och motsätter sig varje försök att föra över dessa på invånare i kranskommunerna genom förlängd eller utökad trängselskatt.

Vidare menar Härryda kommun att det är under all kritik att Trafikverket inte har kommunicerat, än mindre förankrat, sina intentioner att lyfta förslaget om kostnadstäckning via trängselskatt i arbetet med nationell plan. Att förslaget presenteras utan föregående dialog underminerar kraftigt det förtroende mellan kommuner, regioner och stat som krävs för en framgångsrik samhällsutveckling.

Kommunen menar att det är mycket anmärkningsvärt att Trafikverket i samband med förslaget till nationell plan publicerar en studie om trängselskatten i Göteborg. *Trängselskatt Göteborg: Potentialstudie av förändringar i trängselskattesystemet*. Trafikverkets publikationer; 2025:142. Det framgår i denna att utredningens omfattning har anpassats för att kunna utgöra underlag till Trafikverkets förslag till nationell plan 2026–2037. I studien finns även ett alternativ med yttre zon för trängselskatt finns

presenterad. En utredning i detta sammanhang som tar upp effekterna av en utvidgning av zonen för uttagandet av trängselskatt på ett sätt som inte är förankrat med berörda kommuner är direkt provocerande. Härryda kommun motsätter sig bestämt av utökning av zonen för trängselskatt.

Ny järnväg Göteborg–Borås och bibana Mölnlycke

Den föreslagna nationella planen omfattar ny järnväg Göteborg–Borås och bibana Mölnlycke. Kommunen bedömer att denna infrastruktursatsning kommer att få stor betydelse och stärka Västsverige som helhet. I samband med utbyggnaden av järnvägen anser kommunen att det är av största vikt att tillvarata de nyttor och möjligheter som satsningen medför. Kommunen avser att göra sitt yttersta för att främja den samhällsutveckling som investeringen möjliggör och förutsätter att staten, genom Trafikverket, avsätter nödvändiga resurser för att detta ska kunna ske på ett effektivt och hållbart sätt.

Trafikverkets roll som samhällsbyggare behöver utvecklas

Kommunen har en nära och kontinuerlig dialog med Trafikverket i frågor som rör utvecklingen av bostads- och verksamhetsområden. Erfarenheten är att Trafikverket i stor utsträckning fokuserar på att bevaka infrastrukturens funktion snarare än att väga in helheten och de långsiktiga samhällsnyttorna. För att möta framtidens behov krävs att Trafikverket tar en tydligare roll som samhällsbyggare och aktivt medverkar till en utveckling av kommuner och regioner. Kommunen anser därför att Västra Götalandsregionen bör verka för att regeringen, genom regleringsbrevet, utökar Trafikverkets uppdrag till att även omfatta ett bredare ansvar för att bidra till kommunernas och regionernas samhälls- och näringslivsutveckling.

Behov av effektiv infrastrukturplanering och flexibla arbetssätt

Härryda kommun är en attraktiv plats för både företagande och boende och har därför ett flertal strategiska planer samt ett stort antal detaljplaner under framtagande och genomförande. Dessa är i många fall nära kopplade till, och beroende av, regional och statlig infrastruktur.

Härryda kommun har lång erfarenhet av exploatörsdrivna detaljplaner, där markägare och exploatörer initierar och bekostar planarbetet. Detta kompletterar utvecklingen på kommunens egen mark, men för enskilda aktörer innebär arbetssättet en mer utsatt position eftersom de står för riskerna kopplade till marknadens förändringar. För både kommunen och andra exploatörer är tidiga och tydliga besked om infrastruktur och kostnader avgörande för projektens genomförbarhet. När statlig infrastruktur berörs blir behovet särskilt stort, då sena eller oklara besked kan orsaka stora kostnadsökningar, förseningar och i värsta fall utebliven utveckling. Samtidigt krävs större flexibilitet i planerings- och genomförandeprocesserna för att bättre kunna hantera förändrade förutsättningar och undvika onödiga hinder. Härryda kommun vill därför betona behovet av ett mer flexibelt och gemensamt arbetssätt, framför allt

med tanke på exploatörsdrivna detaljplaner, där kommunen, Trafikverket och privata aktörer tillsammans utvecklar former för samverkan. Detta skulle stärka förutsättningarna för ett mer samlat och framåtblickande samhällsbyggande

Koppling Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet

Det är med förvåning kommunen ser att kopplingen från väg 40 mot E6 syd bara bedöms vara möjlig vid ett utökat anslag till planen. Kommunen menar att det borde vara en självklar del i planen när nyttorna är så tydliga.

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. Vägen 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. Kommunen noterar även att Trafikverket har för avsikt att tillåta långa fordonståg i motet och ställer sig frågande till om detta verkligen är genomförbart utifrån dagens utformning. Detta bedöms ytterligare understryka behovet av kapacitetsförbättringar och en översyn av motets standard.

Behovet av tvärförbindelser i en växande storstadsregion

I en växande storstadsregion som Göteborgs behöver sambanden mellan infartsvägarna stärkas för att möta framtidens krav på tillgänglighet och framkomlighet. Tvärförbindelser mellan de större infartslederna bidrar till ett mer robust trafiksystem som kan hantera både tillväxt och förändrade

resmönster. Kommunen har förståelse för att kapacitetshöjande insatser i storstadsområden vägs mot viktiga satsningar på kollektivtrafik. Samtidigt menar kommunen att de långa planerings- och genomförandetiderna för strukturella vägåtgärder gör det viktigt att redan nu planera för en utvecklad vägstruktur som kompletterar kollektivtrafiken och stärker storstadsregionens transportsystem.

KOMMUNSTYRELSEN

Härryda kommun