



Sabina Talavanic
sabina.talavanic@vargarda.se

li.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar - Förslag till nationell plan transportinfrastrukturen 2026-2037

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner svar på remiss.

Sammanfattning av ärendet samt hållbarhetsanalys

Trafikverket har upprättat ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 på uppdrag av regeringen. Västra Götalandsregionen (VGR) tar fram ett gemensamt remissvar för hela regionen. De fyra kommunalförbundens svar utgör underlag till det gemensamma remissvaret. I Boråsregionen har dialog med medlemskommunerna förts via kommunalförbundet. Politisk förankring har skett via Direktionen som godkände förslag till remissvar 2025-10-24 som därefter skickades till VGR.

Vårgårda kommun ställer sig bakom Boråsregionens remissvar i sin helhet och väljer att lägga till ett extra inspel gällande Västra Stambanan och väg E20. Vårgårda kommun välkomnar Trafikverkets förslag för prioritering och behovet av kapacitetsförstärkning på Västra Stambanan men vi saknar en helhetssyn gällande upprustning av både Västra Stambanan och E20. De två infrastrukturobjekt utgör tillsammans Sveriges viktigaste öst–västliga transportkorridor mellan Göteborg och Stockholm – för människor, varor och försvaret. För att Sverige ska kunna möta framtidens krav på konkurrenskraft, beredskap och hållbarhet måste både väg och järnväg utvecklas samtidigt, samordnat och med hög prioritet i den nationella planen. I samband med att ny fast förbindelse med kontinenten snart är på plats mellan Danmark och Tyskland så kommer det svenska stamnätet för järnväg samt det transnationella vägnätet behöva utvecklas med ännu högre prioritet, för att möta ökad efterfrågan på transporter.

Förslaget till nationell plan pekar ut en lokaliseringsutredning för Västra stambanan avseende etappen Olskroken-Partille i syfte att bygga ytterligare två spår. Vårgårda kommun anser att detta är för låg ambitionsnivå med tanke på att nuvarande tågsträcka Göteborg – Alingsås är en av landets mest belastade tågsträckor och oerhört viktig för både näringslivets transporter och för persontrafik för hela

regionen. För företag i inlandskommuner liksom Vårgårda är goda pendlingsmöjligheter till Göteborg en viktig förutsättning för att tillgodose behoven av arbetskraft och kompetens. För att Västra Götalandsregionen ska kunna växa måste alltså godstransporter och människors möjligheter att resa och pendla fungera. Vårgårda kommun anser därför att det är ytterst angeläget att hela sträckan Göteborg-Alingsås ingår i lokaliseringsutredningen, för att minimera inlåsnings effekter i det fortsatta arbetet med hela sträckans utveckling.

Förutom järnvägen anser Vårgårda att även vissa sträckor på befintlig E20 bör komma in i den nationella planen. Av sidan 143 i planförslaget framgår att E20 genom Alingsås är den enda delen av E20 i Västra Götaland som framöver inte kommer att ha fullgod standard. Men denna vägsträcka är en central del i en transportpulsåder som påverkar hela Västsveriges och Sveriges konkurrenskraft, säkerhet och hållbara utveckling. E20 genom Alingsås går i samma sträckning som det tidigare lokala vägnätet, vilket innebär att en betydande del lokalt betingad trafik, ca 50%, måste samsas med den nationella trafiken på en väg som har tre signalreglerade korsningar, en cirkulation och till och med ett oöversiktligt övergångsställe, på en tätbebyggd sträcka om tre kilometer. Det skapar kapacitetsproblem inte minst för näringslivets transporter, men även stora olycksrisker och omfattande miljöpåverkan.

Sammanfattningsvis anser Vårgårda att en samordnad satsning på E20 och Västra stambanan är en nationell angelägenhet som måste ges högsta prioritet i den kommande planen för transportinfrastrukturen 2026–2037.

Bakgrund beskrivning av ärendet

Den nationella transportinfrastrukturplanen uppdateras vart fjärde år på uppdrag av regeringen och beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren.

Trafikverket har upprättat ett förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2026–2037 som tar sin utgångspunkt i en historiskt stor satsning om totalt över 1 200 miljarder kronor under planperioden. Planen beskriver hur pengarna ska fördelas mellan drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar, åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan samt medel till forskning och innovation.

Regionen och kommuner har, den 30 september, fått remissversionen av den Nationella transportinfrastrukturplanen 2026-2037. Västra Götalandsregionen (VGR) tar fram ett gemensamt remissvar för hela regionen. De fyra kommunalförbundens svar utgör underlag till det gemensamma remissvaret. I Boråsregionen har dialog med medlemskommunerna förts via kommunalförbundet. Politisk förankring har skett av Direktionen som godkände förslag till remissvar 2025-10-24 som skickades till VGR.

Sammanfattning

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar i planförslaget är de transportpolitiska målen och regeringens proportion och direktiv som bland annat betonar vikten av underhåll av vägar och järnvägar där ska även totalförsvarets behov beaktas.

Totalförsvaret stärks bland annat genom en stor satsning på underhåll av infrastrukturen och på vägar och järnvägar som klarar tyngre och längre fordon. Underhållet av järnvägen fortsätter med ökad kraft och grunden läggs för att vara i fas till 2050. Vägnätets eftersatta underhåll ska åtgärdas under planperioden. Stora investeringar görs i nya järnvägssträckor och i järnvägens nya signalsystem. Omkring 80 % av planens namngivna investeringar går till att utveckla järnvägen.

En grundprincip för planförslaget är att skapa största möjliga samhällsnytta med de medel som satsas på infrastrukturen. Infrastrukturplaneringsprocessen är utformad så att investeringar ska utredas och beslutas i flera steg, innan definitivt beslut fattas. Om projekt under utredningsfasen visar sig bli för dyra ska Trafikverket ansvara för att ompröva dem. Trafikverket föreslår därför att ett antal investeringar, vars kostnader visat sig vara mycket högre än deras nytta, utgår ur den nya infrastrukturplanen. Därmed bereds plats till andra satsningar som ger mer nytta för pengarna.

I planförslaget föreslås flera åtgärder som berör hela Västra Götalandsregionen. Följande av de föreslagna åtgärderna berör Vårgårda kommun:

- Västra Stambanan beskrivs som nationellt viktig och en kapacitetsförstärkning på Västra Stambanan föreslås. Denna inkluderar pågående kapacitetsförstärkning av sträckan Göteborg-Skövde, Laxå-Alingsås samt en ny lokaliseringsutredning för sträckan Olskroken –Partille som finns med i Trafikverkets planförslag.
- Göteborg-Borås, ny järnväg och Bibana Mölnlycke
- Medlen för bärighetsåtgärder på vägarna nästan fördubblas till 42 miljarder kronor vilket möjliggör att större delen av vägnätet ska få den högsta bärighetsklassen BK4 under planperioden

Förvaltningens förslag till remissvar

Vårgårda kommun välkomnar Trafikverkets förslag för prioritering och behovet av kapacitetsförstärkning på Västra Stambanan men vi saknar en helhetssyn gällande upprustning av E20 och Västra Stambanan.

För att Sverige ska kunna möta framtidens krav på konkurrenskraft, beredskap och hållbarhet måste både väg och järnväg utvecklas samtidigt, samordnat och med hög prioritet i den nationella planen.

E20 och Västra stambanan utgör tillsammans Sveriges viktigaste öst–västliga transportkorridor mellan Göteborg och Stockholm – för

människor, varor och försvar. De är livsnerven för svensk exportindustri, ryggraden i totalförsvaret och nyckeln till regional balans mellan kust och inland. I samband med att ny fast förbindelse med kontinenten snart är på plats mellan Danmark och Tyskland så kommer det svenska stamnätet för järnväg samt det transnationella vägnätet behöva utvecklas med ännu högre prioritet, för att möta ökad efterfrågan på transporter. Parallellt med detta pågår utbyggnad av Göteborgs hamn för att ta emot än mer gods och containrar, som ska transporteras vidare i systemet, samt färdigställandet av västlänken vilket kommer att öka möjligheten till personresor. Utöver detta så har Sveriges medlemskap i Nato också ökat vikten av kapacitetsstarka transportvägar i Sveriges inland, vilket ytterligare förstärker behovet av en utvecklad järnväg och europaväg.

Förslaget till nationell plan pekar ut en lokaliseringsutredning för Västra stambanan avseende etappen Olskroken-Partille i syfte att bygga ytterligare två spår. Vårgårda kommun anser att detta är för låg ambitionsnivå med tanke på att nuvarande tågsträcka Göteborg – Alingsås är en av landets mest belastade tågsträckor och oerhört viktig för både näringslivets transporter och för persontrafik för hela regionen. För företag i inlandskommuner liksom Vårgårda är goda pendlingsmöjligheter till Göteborg en viktig förutsättning för att tillgodose behov av arbetskraft och kompetens. För att Västra Götalandsregionen ska kunna växa måste alltså godstransporter och människors möjligheter att resa och pendla fungera. Det är därför ytterst angeläget att hela sträckan Göteborg-Alingsås ingår i lokaliseringsutredningen, för att minimera inlåsnings effekter i det fortsatta arbetet med hela sträckans utveckling. För att kunna utveckla järnvägen och skapa möjlighet till långsiktig planering så bör hela sträckan Göteborg-Alingsås utredas, även om det inledningsvis endast blir en första etapputbyggnad till Partille.

Förutom järnvägen anser Vårgårda att även vissa sträckor på befintlig E20 bör komma in i den nationella planen. Av sidan 143 i planförslaget framgår att E20 genom Alingsås är den enda delen av E20 i Västra Götaland som framöver inte kommer att ha fullgod standard. Men denna vägsträcka är en central del i en transportpulsåder som påverkar hela Västsveriges och Sveriges konkurrenskraft, säkerhet och hållbara utveckling. E20 genom Alingsås går i samma sträckning som det tidigare lokala vägnätet, vilket innebär att en betydande del lokalt betingad trafik, ca 50%, måste samsas med den nationella trafiken på en väg som har tre signalreglerade korsningar, en cirkulation och till och med ett oöverskådligt övergångsställe, på en tätbebyggd sträcka om tre kilometer. Det skapar kapacitetsproblem inte minst för näringslivets transporter, men även lokala trafikproblem, stora olycksrisker och även omfattande miljöpåverkan.

Sammanfattningsvis anser Vårgårda att en samordnad satsning på E20 och Västra stambanan är en nationell angelägenhet som måste ges högsta prioritet i den kommande planen för transportinfrastrukturen 2026–2037.

För övrigt ställer sig Vårgårda kommun bakom Boråsregionens remissvar i sin helhet.

Beslutsunderlag

- Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037
- Bilaga1 Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Beslutet ska skickas till

li.remissvar@regeringskansliet.se

Alfred Dubow
Samhällsbyggnadschef

Sabina Talavanić
Miljö/Byggchef