

Jan Petersson
Handläggare
0768-88 82 76

Infrastrukturdepartementet I2021/02884

i.remissvar@regeringskansliet.se och
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Borås Stads remissyttrande över Remiss: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Borås Stads synpunkter

Västsverige är en växande region och Borås Stad är en viktig del av tillväxten. Tillväxten gynnar inte bara västra Sverige utan också Sverige på nationell nivå. Behovet av satsningar inom transportinfrastrukturen är därför stor för att även fortsättningsvis vara Sveriges ledande transport- och logistikregion.

Borås Stad stödjer därför Västra Götalandsregionens yttrande i sin helhet och kompletterar yttrandet med följande synpunkter:

Ny järnväg och fortsättning öster om Borås

Borås Stad ser positivt på att ny stambana Göteborg-Borås finns med i planförslaget. En utbyggnad av nya stambanor, med byggstart 2025-2027, är en avgörande åtgärd för en större arbetsmarknadsregion.

Borås Stad ser det som positivt att det som kallas objektförberedande arbete på mellansträckorna mellan Borås, Linköping och Hässleholm startas upp så snart som möjligt efter att nationella infrastrukturplanen är beslutad.

För att hela systemet av nya stambanor ska kunna färdigställas till 2045 så är det angeläget att den formella planläggningsprocessen med järnvägsplaner för systemets centrala delar (bl.a. från Borås, via Ulricehamn och vidare österut mot Jönköping) påbörjas så snart som möjligt.

Att planläggningsprocessen snabbt kommer igång är också av stor betydelse för berörda kommuner och regioner då avsaknad av beslut kring banans framtida lokalisering innebär en begränsning för Borås Stads fysiska planering och samhällsutveckling.

Borås har under arbetet med lokaliseringsutredningen Göteborg-Borås spelat in möjligheten att vid fortsatt dragning österut utforma detta via ett triangelspår. Ett triangelspår skulle innebära att den regionala trafiken kopplar ihop Ulricehamn, Jönköping med Borås på befintlig station i Borås C. Spåret skulle följa Kust till kustbanans sträckning från Borås C för att därefter kopplas på huvudbanan sydost om Borås. Denna sträcka fanns inte med i de kvarvarande

korridoralternativ inom utredningsområdets östra del, men måste beaktas i det fortsatta arbetet.

Förstärkningsalternativet

Med en förstärkt befintlig järnväg (Kust till kustbanan) som kopplas ihop med ny stambana ("Förstärkningsalternativet") skulle resandet kunna öka ytterligare med flera miljoner kollektivtrafikresor/år. Kostnaden för genomförandet är låg i förhållande till potentialen. Genom den kostnadseffektiva åtgärden att koppla samman nya och gamla banan kan både det regionala resenärsbehovet och det nationella resenärsbehovet mötas och därmed öka nyttan av investeringen. Utbyggnaden innebär att två arbetsmarknadsregioner blir en, studenter får väsentligt bättre pendlingsförutsättningar och vägtrafikens utsläpp och trängsel minskar och det hållbara resandet kan öka. Därför föreslår Borås Stad att det så kallade "Förstärkningsalternativet" läggs till i planförslaget.

Det mindre vägnätet

Det mindre vägnätet har stora brister och behovet av underhåll och reinvesteringar är nödvändigt för att upprätta vägars farbarhet. I Trafikverkets drift- och underhållsklassificering av vägnätet har storstadsvägar och vägar som bildar sammanhållande stråk högst prioritet, vilket innebär att underhållsbudgeten i första hand går till att förbättra dessa vägar. Därefter prioriteras vägar för dagliga resor och arbetspendling och övriga för näringslivet viktiga vägar. Lågst prioritet har vägar som är viktiga för landsbygden och slutligen lågtrafikerade vägar. Detta innebär att på sikt kommer skillnaden på vägstandarden mellan storstadsnära vägar och landsbygdsvägar öka än mer samt att underhållsskulden ökar dramatiskt på landsbygdens vägnät.

Detta får som effekt att många landsbygdsföretag inom de gröna näringarna, besöksnäringen, tillverkningsindustrin samt boende, som är beroende bra vägar, får svårare för sina transporter.

Bra vägar är också viktigt ur en trafiksäkerhetsaspekt för att leva upp till nollvisionen, att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Bärighetsklass 4 (BK4)

Arbetet med att uppgradera befintlig vägnät till bärighetsklass 4 (BK4) som innebär max 74 tons bruttovikt på fordon måste påskyndas. Ambitionen är att det befintliga vägnät som nu klassas som bärighetsklass 1 (BK1), max 64 tons bruttovikt på fordon, på sikt ersättas av BK4. Finansiering av nödvändiga åtgärder ligger i den nationella infrastrukturplanen. För att påskynda arbetet med BK4 måste Trafikverkets anslagna medel öka för att få till sammanhängande stråk som uppfyller kraven för BK4. För Borås del är det också viktigt att sammanhängande stråk som innebär att tunga fordon inte har genomfart inne i centrala staden eftersom tunga och större fordon begränsar kapaciteten i de centrala delarna av staden.

Inom BK4 är det lika viktigt med "first mile" som "last mile" för att åkerinäringen ska våga investera i den tyngre fordonsklassen. En åkerinäring

som inte kan nyttja sina fordon fullt ut är både ekonomiskt och miljömässigt ohållbar.

KOMMUNSTYRELSEN

Ulf Olsson
Kommunstyrelsens ordförande

Bengt Himmelmann
Chef strategisk samhällsplanering