



Regeringskansliet  
Infrastrukturdepartementet

## Remissvar från Herrljunga kommun gällande förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Regeringskansliets diarienummer I2021/02884, Trafikverkets diarienummer TRV2021/79143.

### Sammanfattning

Herrljunga kommun har av Trafikverket inbjudits att lämna synpunkter gällande förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Trafikverket har på uppdrag av regeringen tagit fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen med utgångspunkt i de ekonomiska ramar som angivits och i enlighet med det inriktningsdirektiv som beslutades den 23 juni 2021. Regeringen fattar beslut om planens fastställande. Trafikverket ansvarar för planens genomförande. Planen ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås och beskriver hur den nationella transportinfrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den omfattar medel för drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar, åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan, stöd till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer (stads- miljöavtal) samt medel till forskning och innovation. I planförslaget bedöms att planen som helhet går i linje med de klimatpolitiska målen. Herrljunga kommun står bakom det som framkommer av gemensamt yttrande i ärendet för Västra Götalandsregionen (daterat 2022-02-03) och vill i nedanstående yttrande lyfta punkter som är av särskilt stor betydelse för kommunen. Dessutom är kommunen medlemmar i Västra Stambanegruppen och har deltagit i arbetet med att ta fram ett gemensamt yttrande därifrån. Herrljunga kommun står bakom det yttrande som Västra stambanegruppen beslutade 2022-02-17. Herrljunga kommun menar att det är nödvändigt att i planen ge utrymme för fler åtgärder av stor betydelse för samhällsutvecklingen, som fyrspår på Västra Stambanan sträckan Alingsås-Göteborg, samt att det behövs bättre förutsättningar för att täcka underhållsbehovet för vägnätet. En sådan förändring av planen kan till exempel lösas genom alternativ finansiering för lämpliga projekt. Dessutom anser kommunen att det behövs en översyn av regleringen av byggnation av cykelvägar längs statligt vägnät.

### Beslutsunderlag

Remiss med bilagor och hänvisningar inkom till kommunen 2021-11-30. Till ärendet hör:

- Missiv och sändlista, daterad 2021-11-30
- Remissversion Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, daterad 2021-11-30, Publikationsnummer, Trafikverket: 2021:186
- Gemensamt yttrande över remiss "Förslag till nationell transportinfrastrukturplan 2022-2033" från Västra Götalandsregionen, daterat 2022-02-03.
- Gemensamt yttrande över aktuell remiss från Västra Stambanegruppen, daterat 2022-02-17

**Besöksadress**  
HERRLJUNGA KOMMUN  
Torget 1 (Box 201)  
524 23 HERRLJUNGA

**Telefon**  
0513-170 00  
**Fax**  
0513-171 33

**E-post**  
herrljunga.kommun@herrljunga.se  
**Internet**  
www.herrljunga.se



## Yttrande

### Sammanfattande synpunkter

Herrljunga kommun står bakom det som framförs i gemensamt yttrande i ärendet från Västra Götalandsregionen (daterat 2022-02-03). Dessutom deltar kommunen i Västra Stambanegruppens arbete med att ta fram ett gemensamt yttrande för det samarbetet. Herrljunga kommun står bakom det yttrande som Västra stambanegruppen beslutade 2022-02-17. Kommunen vill särskilt lyfta följande synpunkter som är av stor betydelse för Herrljunga kommun: Av planförslaget framgår att *”Trafikverkets övergripande prioritering är att enligt fyrstegsprincipen i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, samt vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt”*. Regeringen har också angett att planen tydligt ska peka ut *”hur infrastrukturen ska bidra till tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft”*. Herrljunga kommun håller med om dessa prioriteringar. Därför menar kommunen att det är en stor brist att planen inte medger åtgärder på Västra Stambanan, och att anslaget för vidmakthållande väg inte bedöms räcka för att upprätthålla dagens standard på vägnätet. Dessa åtgärder kan till exempel möjliggöras om lämpliga projekt får separat finansiering med alternativa finansieringsmodeller. Vidare menar kommunen att förändringar i hantering och reglering av byggnation av cykelinfrastruktur har potential att göra utbyggnaden mer effektiv för att på ett bättre sätt bidra till att öka tillgängligheten utan att samtidigt öka klimatutsläppen.

### Åtgärda kapacitetsbrist på Västra Stambanan

Västra Stambanan är idag en av Sveriges absolut viktigaste järnvägar, både för gods och persontrafik. Den kopplar samman Sveriges två största städer, Stockholm och Göteborg, och är den viktigaste järnvägskopplingen till Skandinavien och största hamn: Göteborgs hamn. Regionalt är banan också av mycket stor betydelse för att med hållbara transportmedel och hög tillgänglighet bidra till en sammanhållen arbetsmarknad i Västra Götaland, vilket i sin tur bidrar till en positiv ekonomisk utveckling och stärkt konkurrenskraft i Sverige som helhet. Västra Stambanan har idag akut kapacitetsbrist. Särskilt stor är kapacitetsbristen på sträckan Alingsås-Göteborg. Att vårda det vi har bör även innefatta att åtgärda sådana akuta brister i befintlig infrastruktur. I förslag till nationell plan finns endast mindre punktinsatser på Västra Stambanan mellan Göteborg och Laxå. Dessa är viktiga, men kommer inte tillrätta med de kapacitetsbrister som finns. Nya stambanor kommer, när hela systemet är utbyggt, i viss utsträckning ha potential att frigöra kapacitet på Västra Stambanan när långväga personresor mellan Stockholm och Göteborg kan gå en annan sträckning. Men kapacitetsbristen på Västra Stambanan är akut redan idag. Att invänta fullt utbyggda nya stambanor betyder att utvecklingen hämmas under lång tid, medan åtgärder på Västra Stambanan kan genomföras och få effekt snabbare. Trafikverkets analys över kapaciteten på Södra och Västra Stambanan i slutrapport *”Nya stambanor för höghastighetståg”* (daterad 2021-02-28) visar också att kapacitetsbristen på Västra Stambanan, sträckan Alingsås-Göteborg, kvarstår även med fullt utbyggda stambanor. Banans regionala betydelse kommer vidare att kvarstå: den regionala



persontrafiken kan inte flyttas över till ny stambana i samma utsträckning som den långväga persontrafiken. En satsning på Västra stambanan kan skapa stora nyttor för en attraktiv samhällsbyggnad, hållbart resande och integrerade arbetsmarknadsregioner. Banan är en viktig livsnerv som påverkar samhällsutvecklingen, inte minst i Herrljunga kommun. I en rapport från 2017 som Västra Stambanegruppen tagit fram visas att det finns en stor potential för att möta och utveckla den regionala tillväxten för nya boende i stråket längs banan. Rapporten visar en potential om 23 000 nya bostäder, motsvarande 50 000 boende, i stationsnära läge i kommunerna Vårgårda, Herrljunga, Falköping och Skövde. Eftersom de nya stambanorna inte är avsedda för gods kommer Västra Stambanan även fortsättningsvis vara den viktigaste järnvägsförbindelsen för gods som transporteras till och från Göteborg och Göteborgs hamn. Göteborgs hamn har hög ambitionsnivå gällande hållbara transporter och satsar för att kunna ta emot mer gods från järnväg, men bedömer i dagsläget att de redan år 2025 kommer ha svårt att utveckla sin trafik på banan med hänsyn till dess kapacitetsbrist. Ett fortsatt högt tryck på sträckan Alingsås-Göteborg är alltså att vänta. Västra Stambanans funktion måste upprätthållas och förstärkas för att klara nuvarande och framtida transportbehov av såväl personer som gods. Herrljunga kommun menar att sträckan Alingsås-Göteborg bör byggas ut med fyrspar så snart som möjligt.

I en framtid med ny stambana mellan Göteborg och Borås ser kommunen möjligheter att koppla samman spåren mellan den nya stambanan och Älvsborgsbanan i Borås för att på detta sätt öka möjligheterna för hållbara resval för nya relationer som skapas.

### **Underhåll av mindre vägnätet spelar en avgörande roll**

Av planförslaget framgår tydligt att anslaget för vidmakthållande väg inte förväntas täcka det underhållsbehov och de reinvesteringsbehov som finns och kommer att finnas under planperioden. Av planförslaget framgår att med nuvarande tilldelning finns betydande risk för behov av utökade restriktioner på de lågtrafikerade delarna av vägnätet. Herrljunga kommun lägger särskild vikt vid att underhållet upprätthålls på det mindre vägnätet i kommunen och regionen som helhet. Underhållet på dessa vägar har länge varit eftersatt, men de tjänar en viktig roll för boende och näringsliv. Även om antal fordon ofta är lågt spelar flera vägsträckor en avgörande roll för om företag kan bedriva sin verksamhet. Det har också stor betydelse för boende där utvecklingen med ökad utflyttning till landsbygden ställer högre krav på effektiva och klimatsmarta resor till bytespunkter i systemet dvs. stationer, busshållplatser m.m. En fortsatt levande landsbygd är beroende av ett vägnät som stöttar detta. Att underhålla infrastrukturen i rätt tid minskar också kostnaderna för reinvesteringar i längden och är därför lönsamt av flera skäl.

### **Cykelinfrastrukturens utveckling kan underlättas**

Planförslaget innefattar en särskild pott för cykelåtgärder längs statliga, allmänna vägar, och dessa åtgärder uppges vara en viktig del i att öka medborgarnas och näringslivets tillgänglighet utan att ge ökade klimatutsläpp. Det råder ingen tvekan om att behovet av och intresset för



att bygga ut gång- och cykelvägar är stort. Men missnöjet med kostnadsutvecklingen och planeringsprocessen är likaså. Med anledning av detta är det viktigt och välkommet att Trafikverket vill se över kostnaderna och planeringsprocesserna i de delar som ligger inom deras mandat. Det är lika viktigt att regeringen ser över låsningar i väglagen kopplat till gång- och cykelvägar för att möjliggöra en enklare och mer effektiv utbyggnad. För att öka antalet cykelresor behövs investeringar i cykelvägnätet både på kommunala vägar och längs hela det statliga vägnätet, som är Trafikverkets ansvarsområde. För de statliga vägarna är det viktigt att se över rutinerna för medfinansiering av cykelinvesteringar. Kravet på 50 procents medfinansiering av kommunerna tillsammans med kostnadsökningarna per meter cykelväg innebär att få cykelvägar byggs. För kommunernas medfinansiering behöver kostnaderna vara satta så att eventuella kostnadsökningar inte ger ökade kommunala kostnader utan bärs av antingen regionen eller Trafikverket.

*Gunnar Andersson (M)*  
*Kommunstyrelsens ordförande*

*Ior Berglund*  
*Kommundirektör*