



Karin Björklind, Regionutvecklare  
karin.bjorklind@borasregionen.se  
Telefon: 0766-084112

Johanna Dalqvist, Regionutvecklare  
Johanna.dalqvist@borasregionen.se  
Telefon: 0701-475424

## **Nationell transportinfrastrukturplan 2026-2037**

### **Boråsregionens synpunkter**

Boråsregionen välkomnar planförslagets prioritering och behovet av kapacitetsförstärkning på Västra Stambanan. Det är också positivt att Västra Stambanan nu beskrivs som nationellt viktig. Det är en bra start att lokaliseringsutredning för sträckan Olskroken –Partille finns med i Trafikverkets planförslag. Förbundet vill dock lyfta behovet att se till hela sträckan Göteborg – Alingsås när utredningen genomförs. Det är mycket angeläget att så snabbt som möjligt utveckla Västra Stambanan och att byggstarten sker snarast möjligt.

### **Utöver ovanstående vill Boråsregionen betona följande**

#### ***Ny järnväg Göteborg – Borås***

Det är positivt att ny järnväg Göteborg – Borås, med bibana till Mölnlycke, ingår i förslaget till nationell transportinfrastrukturplan 2026-2037. Nu pågår ett intensivt arbete för att möjliggöra byggstart 2029-2031. För att klara detta krävs ett tätt samarbete mellan parterna, där Länsstyrelsen har en viktig roll, vid sidan av kommunerna och Trafikverket. Det ligger i allas intresse att samtliga parter har nära kontakt, utbyter underlag, erfarenheter och stöd och att det etableras snabba och smidiga kontaktvägar. Boråsregionen vill även betona att det är viktigt med en fortsatt utbyggnad av järnvägen mot Jönköping och Stockholm via Ulricehamn och även säkra fortsatt omlidningsmöjlighet mot Herrljunga.

#### ***Översyn av nationellt vägnät – inkludera väg 27***

Boråsregionen anser att det i kommande planomgång bör göras en översyn av det nationella vägnätet och att väg 27 inkluderas. Det finns behov av att skapa en robust transportled i östra Sverige som ett alternativ till den starka transportleden till Europa i västra Sverige. Trafiken kommer sannolikt att öka i väst när tunneln Fehmarnbelt öppnar och därmed ökar sårbarheten, det kan exempelvis röra sig om incidenter i trafiksystemet, cyberstörningar eller andra provokationer mot viktiga samhällsfunktioner.

Väg 27 är redan idag en viktig relation mellan hamnarna i Karlskrona och Kalmar och Göteborgs hamn till Europa via den baltiska korridoren. För att utgöra ett realistisk alternativ till transportväg ner i Europa behövs åtgärder både för framkomlighet och trafiksäkerhet utmed hela vägsträckan.

För att främja utvecklingen i stråket Borås – Värnamo arbetar förbundet tillsammans med kommunerna för att stärka transportinfrastrukturen på väg och räls. Detta som ett komplement till arbetet inom Baltic Link.



### **Väg 40**

Väg 40 mellan Ulricehamn och Jönköping är en av de första sträckor som byggdes med 2+1 väg. I efterhand har det visat sig att utformningen inte är optimal. Vägavsnitt med ett körfält och med mitt- och sidoräcken omöjliggör för räddningstjänsten och andra blåljusfordon att passera andra fordon. Väl fungerande och robusta öst-västliga transportvägar genom Sverige är avgörande ur beredskaps- och försvarssynpunkt. Väg 40 pekas ut som en av de största och viktigaste vägarna för förbindelsen från västra till östra Sverige och Stockholm.

Under kommande planperiod behöver därför sträckan mellan Ulricehamn och Jönköping utredas till minst 2+2-väg av Trafikverket så att åtgärder på väg 40 kan prioriteras när det finns tillgängliga medel.

### **Övrigt inspel**

#### *Järnvägsunderhåll.*

Trots en ökning av medel till järnvägsunderhåll ger planförslaget en beskrivning av att lågtrafikerade banor som inte är viktiga för omledning inte kommer att prioriteras. Detta innebär att återtagande av eftersatt underhåll inte uppfylls vilket kommer att leda till försämrad funktionalitet. Här vill förbundet lyfta att åtgärder på Kust-till Kustbanan är nödvändiga för att säkra en alternativ transportled ut i Europa som ett komplement till det starka transportstråket i väst.

#### *BK4*

Boråsregionen ser positivt på att medlen för bärighetsåtgärder på vägarna nästan fördubblas till 42 miljarder kronor. Trafikverket har en förhoppning om att det under planperioden ska gå att upplåta större delen av vägnätet för den högsta bärighetsklassen BK4. Viktigt här är att åtgärder på det stora regionala vägnätet kompletteras med åtgärder på det finmaskiga anslutande nätet.

På samma sätt bör också utformning och bärighet inkludera arbetet med vägnätet för HCT, dvs. high capacity transport, med längre fordon upp till 34,5 meter. Detta för att reducera antalet transporter vilket innebär energieffektivisering och minskade CO2-utsläpp och därmed minskad klimatpåverkan.

I en framtid kan totalförsvaret behöva transportera både många och tunga transporter och vägnätet som helhet behöver anpassas till detta, där parallellvägar till det större vägnätet kan fylla en viktig funktion, ett exempel är tidigare riksväg 40.

En viktig fråga är när det statliga regionala vägnätet övergår till kommunalt vägnät och de tunga transporterna behöver passera kommunala broar och tätbebyggda områden, vilka inte är byggda för den belastningen. Här behöver Trafikverket arbeta tillsammans med kommunerna för att skapa ett sammanhängande BK4-nät.

#### *Viktiga åtgärder vid utökad ram*

För att skapa ett robust och effektivt väg- och järnvägssystem är det tydligt att rambudgeten behöver ökas med 10 %, detta framgår i de objekt som beskrivs som möjliga vid utökad ram. Detta eftersom behoven är stora och en utökad ram möjliggör investeringar med stor nytta, inte minst för godstransporter i hela Sverige.