

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
105 33 Stockholm  
N2017/05430/TIF  
n.registrator@regeringskansliet.se och  
n.nationellplan@regeringskansliet.se

## Remissvar över ”Förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029”

Dnr: 2017/491

### Ärende

Ulricehamns kommun har mottagit en remiss från Trafikverket gällande förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029, med tillhörande fördjupningar i form av underlagsrapporter och promemorior. På Trafikverkets sida där rapporterna publiceras redovisas även länkar till andra regeringsuppdrag som relaterar till planförslaget.

### Planförslaget

Planens syfte är att bidra till att de transportpolitiska målen nås, samt att bidra till lösningar på de utmaningar som riksdagen och regeringen har pekat ut. Detta innebär att återställa och utveckla järnvägens funktionalitet, främja säkra och funktionella vägar, främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart, bidra till fungerade och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygden, minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll och skapa förutsättningar för morgondagens transportsystem. Planen omfattar i huvudsak den statliga infrastrukturen som samspelar med den kommunala och privatägda infrastrukturen.

### Inledning

Nya stambanor behöver byggas i Sverige för att skapa förutsättningar för utvidgade arbetsmarknadsregioner, ökad internationell konkurrenskraft och bostadsbyggande. Ulricehamns kommuns geografiska läge innebär en närhet till Jönköping, Borås, Landvetters flygplats och Göteborg. Med en höghastighetsjärnväg och en station i kommunen knyts bostads- och arbetsmarknader samman vilket skapar stora tillväxtpotentialer som kommer nuvarande och kommande generationer till godo. Att öka förutsättningarna för regionalt resande ligger helt i linje med de transportpolitiska hänsynmålen. En station i Ulricehamn skulle enligt Trafikverkets beräkningar medföra ytterligare en miljon nya resenärer och vara en av de stationsorter där tillgängligheten ökar mest på hela höghastighetsbanan.

### Kommunstyrelsen

TELEFON 0321-59 50 00 (vx) E-POST [kommun@ulricehamn.se](mailto:kommun@ulricehamn.se)  
BESÖKSADRESS Bogesundsgatan 22 POSTADRESS 523 86 Ulricehamn  
WEBB [ulricehamn.se](http://ulricehamn.se) FACEBOOK [facebook.com/ulricehamnskommun](https://www.facebook.com/ulricehamnskommun)



ULRICEHAMNS  
KOMMUN

Ulricehamns kommun ser även ett behov av att bygga ut resterande del av riksväg 40 till motorväg med mötesseparerade körbanor för att få en sammanhängande motorväg mellan Sveriges två största städer, Stockholm och Göteborg. Rv 40 utgör en förbindelse i det nationella stamvägnätet och är ett utpekade stråk i TEN-T. Sett i ett nationellt perspektiv utgör rv 40 tillsammans med väg E4 den kortaste och snabbaste vägförbindelsen mellan Göteborg och Stockholm. Ulricehamns kommun delar därför Riksrevisionens bedömning att sträckan behöver lyftas in under planperioden för att uppfylla EU-målet om motorväg/motortrafikled, då den är belägen på den högtrafikerade stamnätssträckan Stockholm–Jönköping–Göteborg.

## Ulricehamns kommun

Ulricehamns kommun belägen mellan Borås och Jönköping har en stadigt växande befolkning och prognosen för 2017-2026 visar på fortsatt stark ökning. De senaste tre åren har befolkningen ökat med över 1000 personer, från ca 23 200 till över 24 200 invånare. Kommunens målprognos visar ca 27 000 invånare år 2025. Befolkningsökningen innebär fler personer som behöver ta sig till olika mål både inom och utom kommunen. Att Ulricehamns kommun är en tillväxtkommun speglas också i den efterfrågan som finns på industrimark i kommunens nyetablerade industriområde och den efterfrågan som finns på planlagd mark för bostäder. För att möta den tillväxt och efterfrågan som finns i kommun planeras flera stadsomvandlings- och stadsutvecklingsprojekt. Effektiva, säkra och hållbara godstransporter och en välfungerande och snabb kollektivtrafik har stor betydelse för tillväxt och utveckling. Transportsystemet måste därför ha en hög tillgänglighet, kapacitet och tillförlitlighet oavsett om det handlar om person- eller godstransporter.

## Nya stambanor för höghastighetståg

Ulricehamns kommun anser att nya stambanor behöver byggas i Sverige för att skapa förutsättningar för utvidgade arbetsmarknadsregioner, ökad internationell konkurrenskraft och bostadsbyggande för att möta nuvarande och kommande generationers behov.

Götalandsbanan får Sverige att växa samtidigt som avstånden minskar mellan viktiga tillväxtregioner i landet. Med Götalandsbanan knyts Sveriges storstäder närmare varandra och skapar möjligheter för stationsorterna och regionerna att växa. Det blir en tillväxt av arbetsmarknadsregioner med näringslivsutveckling och ekonomisk tillväxt.

För att Götalandsbanan ska få den avsedda effekten måste det regionala resandet prioriteras med fler stationer utmed sträckan, vilket ligger i linje med det transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Götalandsbanan är en stor investering för Sverige och måste ses på 100–150 års sikt. Ett framtida Sverige som ser annorlunda ut och har andra behov än det Sverige vi ser idag. Ulricehamns kommun kan genom att ingå som en stationsort vara en viktig del i det framtida järnvägssystemet i Sverige. Enligt funktionsmålet ska transportsystemets utformning, funktion och användning medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Därför måste linjedragningen förbi Ulricehamn och ställningstagandet om Ulricehamn som stationsort analyseras i ett långsiktigt sammanhang med koppling till att skapa utvecklingskraft för hela Sverige. I kommittédirektivet som Sverigeförhandlingen har fått från regeringen framgår tydligt att höghastighetsjärnvägens utbyggnad ska bidra till ett ökat helhetsperspektiv på infrastruktur och bostäder. Detta ska

## Kommunstyrelsen

TELEFON 0321-59 50 00 (vx) E-POST [kommun@ulricehamn.se](mailto:kommun@ulricehamn.se)  
BESÖKSADRESS Bogesundsgatan 22 POSTADRESS 523 86 Ulricehamn  
WEBB [ulricehamn.se](http://ulricehamn.se) FACEBOOK [facebook.com/ulricehamnskommun](https://www.facebook.com/ulricehamnskommun)



ULRICEHAMNS  
KOMMUN

bl. a. göras genom att man knyter samman arbetsmarknadsregioner och underlättar för arbetspendling och boende inom arbetsmarknadsregionen. De olika alternativen på linjedragning måste därför även jämföras utifrån vilket alternativ som knyter samman arbetsmarknadsregioner och underlättar för arbetspendling och boende inom arbetsmarknadsregionen på bästa sätt.

Med en station i Ulricehamn kommer kommunens attraktionskraft att öka ytterligare vilket genererar såväl fler bostäder som arbetstillfällen. Uppskattningsvis skulle cirka 4000 nya bostäder tillkomma i kommun ifall en station byggs i enlighet med översiktsplanen. En station i Ulricehamn innebär också att kommunen kan avlasta bostadsmarknaderna i Jönköping, Borås och Göteborg. Fler personer bedöms bo kvar och flytta till kommunen då restiden förkortas till flera större städer med universitet, högskolor och ett större nöjes- och kulturutbud.

Ett framtida Ulricehamn med station utmed Götalandsbanan har växt sig stark med kraftig befolkningstillväxt som gör att storstäder som Göteborg, Borås och Jönköping är naturliga pendlingsorter för Ulricehamnare. Med en station i Ulricehamn skapas inte bara ett robustare system utifrån kapacitet och säkerhet utan också ett system som är byggt för nuvarande och kommande generationers behov av bostäder, pendlingsmöjligheter för arbete och studier samt nöjes- och kulturliv. För Ulricehamns kommun är det av största vikt att den storregionala och regionala trafiken ges förutsättningar och möjlighet att planeras och trafikeras utifrån långsiktiga behov.

### **Centrala stationslägen**

En annan viktig del för att Götalandsbanan ska få avsedd effekt är centrala stationslägen. Stationer bör ligga centralt och utan bibana för att säkerställa att resandet med kollektivtrafik blir ett attraktivt resealternativ och konkurrenskraftigt mot bilburen trafik och flyg. Går man utanför Sveriges gränser och ser på internationella järnvägsprojekt, så är det tydligt att centrala stationslägen är en förutsättning för järnvägstrafiken ska bli konkurrenskraftigt och medföra den tillväxt som Sverige behöver i form av exempelvis bostadsbebyggelse.

För Ulricehamns kommun är lokaliseringen av stationerna i Borås och Jönköping särskilt viktiga för att möjliggöra goda förutsättningar till kollektivtrafikresande. Placering av stationerna i dessa städer blir även helt avgörande för hur stor kostnad och hur lång sträckningen blir med en station i Ulricehamn på höghastighetsbanan. Ulricehamns kommun anser att centrala stationslägen, ska vara just centrala. Med således korta avstånd för gång- och cykeltrafikanter att ta sig till stationerna. I Jönköping förespråkas därför Södra Munksjön och i Borås förespråkas befintligt stationsläge. Med dessa stationslägen blir det också helt naturligt att gå norr om Åsunden med en station i Ulricehamn.

### **Planering av ny stambana**

Ulricehamns kommun anser att Trafikverket vid planeringen av nya stambanor ska minimera barriäreffekter genom att planera sträckningar vid befintlig infrastruktur där det är möjligt. Genom att planera en stambana i närheten av rv 40 vid Ulricehamn så minskas barriäreffekter i landskapet samtidigt som man skapar ett robustare system för Sverige. Ulricehamn anser att vid planerandet av linjedragningar måste nyttan av stationsorter och sträckningen prioriteras och inte utgå från det begränsade underlag som funnits tillgängliga i

## **Kommunstyrelsen**



Sverigeförhandlingen. Genom en nordlig dragning över Åsunden med en station i Ulricehamn skapas nyttoeffekter som annars helt går förlorade.

Ulricehamns kommun anser att Trafikverket ska följa rekommendationerna i Trafikverkets delutredning från konsultbolaget Ramböll, Höghastighetsjärnväg Linköping-Borås PM delutredning 2. Av Rambölls slutsats i delutredningen framgår följande; ”För att få en fullständig och mer rättvis bild av kostnader för stationslägen och dess kostnadspåverkan på sträckan så borde mer detaljerade linjer med stationsläge tas fram och analyseras”. Ulricehamns kommun anser således att Trafikverket ska göra detaljerade linjedragningar norr om sjön Åsunden med ett stationsläge i Ulricehamn enligt delutredningens rekommendationer.

Ulricehamns kommun anser att Trafikverket vid sin lokaliseringstudering och framtida rekommendationer särskilt ska beakta att höghastighetsjärnvägens utbyggnad ska bidra till ett ökat helhetsperspektiv på infrastruktur och bostäder. Detta ska bl. a. göras genom att man knyter samman arbetsmarknadsregioner och underlättar för arbetspendling och boende inom arbetsmarknadsregionen.

## Miljönytta

Ulricehamns kommun är en växande kommun och attraktiv för nya invånare i många avseenden. Kommunen har idag en stor andel arbets- och studiependlare, med buss och bil som främsta pendlingsalternativ. Ulricehamn ser ett redan starkt resandemönster, kollektivtrafikresandet har ökat med ca 20 procent på fem år mellan Borås – Ulricehamn – Jönköping och är ett utpekat stråk av Västra Götalandsregionen. Pendlingsmönster är starkast åt de håll som förbindelserna är goda, framför allt Borås, med över 2200 dagligen eller ca 15 procent av den arbetsföra befolkningen, ändå tar resan över 40 minuter. Med tåg skulle man komma ända till Göteborg på motsvarande tid. Idag tar det kollektiva resandet till Jönköping över en timme. Det finns därför stor potential till ökandet resande, ökad samhällsnytta och miljönytta med en ny järnväg och station i Ulricehamn. Trafikverkets egna beräkningar pekar ut Ulricehamn med drygt en miljon nya resenärer som den ort som tillför fjärde mest nya resenärer längs hela den tänkta höghastighetsbanan mellan Stockholm och Göteborg. Det är på så vis dags att ett hållbart resande förespråkas framför bilburen pendlingstrafik inom och utanför kommunens gränser. Utifrån detta är utökade och förenklade pendlingsmöjligheter med järnväg en viktig faktor för att Ulricehamns kommun även i framtiden ska vara en attraktiv kommun för såväl boende som arbete.

Att öka förutsättningarna för regionalt resande ligger helt i linje med de transportpolitiska hänsynmålen. Ett utbyggt och modernt järnvägssystem som skapar förutsättningar för regionalt resande kommer minska antalet allvarligt skadade i trafiken samtidigt som klimatpåverkan begränsas. Genom att skapa förutsättningar för individen att färdas kollektivt via järnväg i sitt dagliga resande till och från arbetet eller för studier så minskar Sveriges beroende av fossila bränslen och begränsar således miljöpåverkan. Det är viktigt att se till det övergripande generationsmålet kopplat till miljö och övriga miljö kvalitetsmål vid planeringen av höghastighetsbanan. Det är vårt ansvar att redan nu se vad våra framtida generationer behöver för infrastruktur för att kunna göra sig oberoende av fossila bränslen. I direktivet till Trafikverket är en prioriterad utmaning att Sverige ska vara ett av världens första fossilfria välfärdsländer. En ökad andel kollektivtrafik med tåg bidrar till att minska koldioxidutsläppen samt skapar bättre luftkvalitet i stråket och bidrar därmed till Sveriges väg att uppnå miljömålet.

## Kommunstyrelsen

TELEFON 0321-59 50 00 (vx) E-POST [kommun@ulricehamn.se](mailto:kommun@ulricehamn.se)  
BESÖKSADRESS Bogesundsgatan 22 POSTADRESS 523 86 Ulricehamn  
WEBB [ulricehamn.se](http://ulricehamn.se) FACEBOOK [facebook.com/ulricehamnskommun](https://www.facebook.com/ulricehamnskommun)



ULRICEHAMNS  
KOMMUN

## Finansiering och utbyggnadstakt

Förslaget på den nationella planen pekar på en etappvis utbyggnad i den takt som ekonomin tillåter. För att kunna säkerställa en snabb utbyggnad anser Ulricehamns kommun istället att utbyggnaden bör ske genom lånefinansiering. En utbyggnad av nya stambanor bör finansieras utanför befintlig ram för att inte tränga ut andra nödvändig infrastrukturinvesteringar. Ska projektet få den effekt som Sverige behöver så måste finansiering och utbyggnadstakten ses över. Ska Sverige bygga ut en ny höghastighetsbana så kan den inte ske i etapper, då kommer samhällseffekterna först i slutet av projektet när banan är utbyggd. Ulricehamns kommun förespråkar en modern utbyggd höghastighetsbana, men ifall en etappvis utbyggnad beslutas så förespråkas istället en regionalbana, där samhällseffekterna uppnås tidigare i projektet.

Sverigeförhandlingen pekar ut att sträckan Göteborg – Stockholm bör färdigställas först. Beräkningar grundar sig på ändpunktsresandet och den höga potentialen för den regionala pendlingen. Ulricehamns kommun delar Sverigeförhandlingens bedömning i denna fråga och ser att det är naturligt att sträckan prioriteras upp för utbyggnad under planperioden. För sträckan mellan Göteborg och Borås ser Ulricehamn att Trafikverkets hastighetsförslag på 250 km/tim är en fördel för att det skapar mer utrymme för både höghastighetståg och regiontåg. Västra götalandregionen har vidare tagit fram en funktionsutredning mellan Göteborg-Borås-Jönköping som Ulricehamns kommun ställer sig helt bakom. Ulricehamns kommun ser således negativt på att inga medel finns avsatta till en påbörjad utbyggnad av ny stambana i Trafikverkets förslag till nationell plan 2018-2029 mellan Göteborg-Jönköping. I förslaget utgick även delsträckan Mölnlycke-Bollebygd som utpekade objekt som en av tre deletapper mellan Göteborg-Borås. Ulricehamns kommun ifrågasätter starkt denna bortprioritering ifall inte hela sträckan lyfts upp för utbyggnad under planperioden.

En utbyggnad av hela den nya stambanan innebär att Göteborg, Landvetter flygplats, Borås och Jönköping knyts närmare Ulricehamn ur ett arbetsmarknadsperspektiv. En snabb och fullt utbyggd ny stambana på hela sträckan mellan Göteborg och Stockholm ger enligt Sverigeförhandlingen den största nyttan för ändpunktsresande och hög potential för det regionala resandet.

## RV 40 sträckan Ulricehamn-Jönköping

Rv 40 binder idag tillsammans med E4, samman Sveriges två största städer, Stockholm och Göteborg. Då det idag ännu inte finns en järnväg som möjliggör för persontransporter och godstransporter mellan dessa städer, via Borås, Ulricehamn, Jönköping har man att förlita sig på väg- och flygtransporter. Idag saknas det endast 43 kilometer för att rv 40 skall vara en komplett motorväg med dubbla körfält i båda riktningarna hela vägen till Jönköping. Rv 40 mellan Göteborg och Jönköping utgör tillsammans med E4:an Jönköping-Stockholm det snabbaste (ca 40 minuter snabbare än E20) och kortaste resealternativet (ca 1 mil kortare än E20) med bil mellan Göteborg och Stockholm. Hela sträckan håller motorvägsstandard förutom aktuell sträcka. Rv 40 är av riksintresse som kommunikationsled och tillhör vägar som bildar större sammanhängande stråk/stomnät nationellt sett.

2016 tog Region Jönköpings län, Ulricehamns kommun och Jönköpings kommun gemensamt fram en åtgärdsvalsstudie för sträcka mellan Ulricehamn-Jönköping på väg 40 som inte har motorvägsstandard. I denna studie påpekas bland annat att det är den del som saknas för att sammanlänka Göteborg och Stockholm med motorväg hela sträckningen.

## Kommunstyrelsen

TELEFON 0321-59 50 00 (vx) E-POST [kommun@ulricehamn.se](mailto:kommun@ulricehamn.se)  
BESÖKSADRESS Bogesundsgatan 22 POSTADRESS 523 86 Ulricehamn  
WEBB [ulricehamn.se](http://ulricehamn.se) FACEBOOK [facebook.com/ulricehamnskommun](https://www.facebook.com/ulricehamnskommun)



ULRICEHAMNS  
KOMMUN

Studien pekar också på att sträckningen ingår i ett utpekad stråk i TEN-T samt att det finns en samhällsekonomisk vinst att göra om vägavsnittet byggs ut. Enligt ÅVS:en är investeringskostnaderna höga men också de samhällsekonomiska nyttorna. I åtgärdsvalsstudien bedöms standarden på sträckan vara otillfredsställande, bland annat avseende framkomlighet, robusthet och trafiksäkerhet. Man kan vidare konstatera att det beräknas en kraftig trafikökning på sträckan under planperioden vilket kommer få stora konsekvenser för person- och godstrafiken. Kommunen kan redan nu konstatera att sträckan blivit mer attraktiv sedan utbyggnaden av motorvägen mellan Borås-Ulricehamn och blivit en naturlig farled mellan Göteborg-Stockholm.

Sträckan är idag en mittseparerad 2+1-väg med låg standard i korsningar. Skyltad hastighet är generellt 100 km/h med undantag av lokala hastighetsbegränsningar vid några korsningar. Sträckan är starkt trafikerad av tyngre transporttrafik som gör att det uppstår köer på delar av vägen där det är 2+1-väg, detta på grund av att tyngre transporter håller en lägre hastighet och på delarna där det endast finns ett körfält hinner den övriga trafiken ifatt de tyngre fordonen. Köer bildas även på grund av vissa trafikanter upplever att ett körfält känns otryggt och smalt när hastigheten är 100 km/h. Olyckor som beror på upphinnande av fordon är inte helt ovanligt på vägar där man har 2+1-väg.

Framkomligheten skulle även öka vid exempelvis underhållsarbete, eftersom det är enklare på en motorväg där det finns fler körfält. Idag vid ett sådant arbete eller olycka, behöver trafiken ledas om via ett vägnät och enskilda vägar som inte är dimensionerat för den trafiken eller så blir det helt stopp i trafiken. Vägarna är smala och saknar oftast gång- och cykelbanor som gör att trafikmiljön blir mycket osäker för oskyddade trafikanter.

EU:s mål för vägar på stomnätet är att dessa skall vara speciellt utformade och byggda för att vara motorvägar eller motortrafikleder, med tillhörande standardkrav. Riksrevisionen (RiR) pekar särskilt ut rv 40 och att vägen idag inte uppfyller EU-målen, sträckan Ulricehamn-Jönköping. Vidare skrivs att berörda kommuner genomfört en studie (ÅVS) om utbyggnaden är samhällsekonomiskt lönsam, och man kom fram till att så är fallet. RiR menar att detta kan ses som ytterligare en indikation på att uppfyllandet av EU-målet är samhällsekonomiskt effektivt.

Den sammantagna bedömningen är att både regeringen och Trafikverket varit passiva vad gäller att beakta EU-målen i planeringen av transportinfrastrukturen fram till år 2017.

*”En utgångspunkt för granskningen är att de investeringsprojekt som behöver genomföras för att EU-målen ska uppfyllas ska prövas på ett likvärdigt sätt jämfört med nationellt initierade investeringsalternativ. Om de då visar sig vara så samhällsekonomiskt lönsamma att de bör genomföras, bör projekten planeras på ett sådant sätt att de kan genomföras till år 2030”.*

Vidare skriver RiR *”Enligt transportplanen kommer det inte under perioden 2018–2029 genomföras någon investering på riksväg 40 mellan Ulricehamn och Jönköping i syfte att uppfylla EU-målet om motorväg/motortrafikled. Riksrevisionen bedömer att det kan bli svårare att få undantag för denna stäckning, då den är belägen på den högtrafikerade stomnätsträckan Stockholm–Jönköping–Göteborg. Detta särskilt eftersom en ÅVS gjord av de berörda kommunerna visar på att en investering i högre vägstandard är samhällsekonomiskt lönsam. Enligt Riksrevisionen bör därför Trafikverket snarast inleda en ÅVS för denna sträcka”.*

## Kommunstyrelsen

TELEFON 0321-59 50 00 (vx) E-POST [kommun@ulricehamn.se](mailto:kommun@ulricehamn.se)  
BESÖKSADRESS Bogesundsgatan 22 POSTADRESS 523 86 Ulricehamn  
WEBB [ulricehamn.se](http://ulricehamn.se) FACEBOOK [facebook.com/ulricehamnskommun](https://www.facebook.com/ulricehamnskommun)



ULRICEHAMNS  
KOMMUN

Tydligare än så här kan det inte bli när det gäller att delen Ulricehamn-Jönköping på rv 40 behöver byggas ut till en mötteseparerad motorväg för att bland annat följa EU-målen som framgår av TEN-T förordningen, där medlemsstaterna har åtagit sig att genomföra lämpliga åtgärder för att utveckla stornätet. Utbyggnaden av rv 40 till mötteseparerad motorväg mellan Ulricehamn och Borås som gjordes under förra planperioden har medfört nya bostadsområden, nytt industriområde och nytt handelsområde med flera företagsetableringar i kommunen. De nyskapade arbetstillfällena skapar en attraktionskraft som medför att staden förtätas och att industriområden utvecklas. Det är således helt naturligt att hela sträckan nu planeras och byggs ut för att Sverige även ska få avkastning av sina tidigare investeringar.

Mattias Josefsson

Kommunstyrelsens ordförande  
Ulricehamns kommun

## Kommunstyrelsen

TELEFON 0321-59 50 00 (vx) E-POST [kommun@ulricehamn.se](mailto:kommun@ulricehamn.se)  
BESÖKSADRESS Bogesundsgatan 22 POSTADRESS 523 86 Ulricehamn  
WEBB [ulricehamn.se](http://ulricehamn.se) FACEBOOK [facebook.com/ulricehamnskommun](https://www.facebook.com/ulricehamnskommun)



ULRICEHAMNS  
KOMMUN