

Regeringskansliet

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, TRV 2017/32405

Region Jönköpings län har getts möjlighet av Trafikverket att yttra sig över rubricerad plan ”förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029” med ärendenummer TRV 2017/32405.

Sammanfattning

Region Jönköpings län anser att fördelningen av planeringsramen är bra. Att särskilt fokus lagts på de statliga järnvägarnas drift, underhåll och reinvestering är positivt. Ökade anslag till stadsmiljöavtal och möjligheten att samfinansiera investeringsåtgärder på det regionala vägnätet kopplat till hastighetsöversynen är mycket positivt. Det krävs dock ytterligare satsningar för att nå de höga mål som regeringen satt:

Höghastighetsjärnväg:

Höghastighetsjärnvägen bör byggas ut i snabb takt för att realisera de nyttor som ett helt utbyggt system medför. Höghastighetsjärnvägen bör byggas för 320 km/h. För att säkerställa en snabb utbyggnadstakt som motiverar hastigheter på 320 km/h bör anslagsfinansieringen kompletteras med alternativ finansiering, exempelvis lånefinansiering.

Järnvägssatsningar:

De satsningarna på Jönköpingsbanan som föreslås är mycket positiva, men efter att dessa åtgärder genomförts kommer det finnas kapacitetsbrister. Bristerna behöver hanteras i kommande planrevideringar.

Förslaget om elektrifiering samt höjd hastighet på järnvägen mellan Jönköping/Nässjö-Vaggeryd-Värnamo (Y:et) är en angelägen investering som kommer vara till nytta för hela regionen. För Region Jönköpings län som kollektivtrafikmyndighet är det helt avgörande att elektrifieringen av sträckan samordnas med Länstrafikens förestående upphandling av nya tåg. Det finns annars en risk att miljönyttan med elektrifiering av sträckan faller ut senare i tiden.

Väginvesteringar

Att samtliga väginvesteringar i nuvarande plan återfinns även i förslaget till ny plan ser Region Jönköpings län som mycket positivt även om gjorda senareläggningar upplevs som mindre positivt. Planförslaget innehåller även välkomna satsningar på E4 genom Jönköping, Rv 26 och Rv 26/195. Region Jönköpings län ser dock att åtgärder på Rv 40 för delen Hester – Haga saknas. Sträckan är cirka 44 km och den del av förbindelsen mellan Stockholm och Göteborg som i dagsläget ännu inte har motorvägsstandard. Region Jönköpings län och Ulricehamn kommun har i den åtgärdsvalsstudie som tagits fram konstaterat att om inga investeringar görs kommer förväntad trafikökning att förstärka många av dagens brister och problem.

Vidare anser Region Jönköpings län att mer medel måste avsättas för fysiska åtgärder kopplat till pågående hastighetsöversyn.

Synpunkter på förslaget

Jönköpings län är en framgångsrik region strategiskt belägen mitt i södra Sverige. Jönköpings län har många växande företag och en hög sysselsättning vilket bidrar till Sveriges samlade välstånd. I Region Jönköpings läns utvecklingsstrategi fastslås att Jönköping län ska bli en internationellt ledande industriregion och att näringslivet ska breddas med betoning på kunskapsintensiva företag. För att åstadkomma detta behöver regionen tillgång till välutbildad arbetskraft. Jönköpings län är ett transport- och logistiskt nav och har ett ytterst strategiskt läge och ett stort behov av väl fungerande väg- och järnvägsinfrastruktur. Tillgängligheten till Jönköping län är avgörande och en bra infrastruktur som medger goda kommunikationer är därför av största betydelse. För att Jönköpings län på ett positivt sätt ska kunna fortsätta att bidra till Sveriges samlade välstånd är länet i behov av investeringar i infrastruktur och förbättrade kommunikationer.

I arbetet med remissyttrandet över förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 har Region Jönköpings län inhämtat synpunkter från länets kommuner. Ett nära samarbete har även skett med omkringliggande regioner, främst inom Regionsamverkan Sydsverige. De Sydsvenska ståndpunkterna redovisas i ett separat yttrande från Regionsamverkan Sydsverige.

För Jönköpings län finns det många gånger angelägna satsningar som ger stor nytta för Jönköpings län i våra grannlän eller övriga riket. Många sådana satsningar återfinns i planförslaget samtidigt som en hel del saknas, dessa satsningar namnges eller kommenteras dock inte vidare i detta yttrande.

Nedan följer Region Jönköpings läns synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Yttrande är indelat i avsnitten höghastighetsjärnväg, järnvägsinvesteringar, väginvesteringar samt övriga synpunkter.

Höghastighetsjärnväg

Region Jönköpings län anser att:

- Höghastighetsjärnvägen bör byggas ut i snabb takt för att realisera de nyttor som ett helt utbyggt system medför.
- Höghastighetsjärnvägen bör byggas för 320 km/h.
- För att säkerställa en snabb utbyggnadstakt som motiverar hastigheter på 320 km/h bör anslagsfinansieringen kompletteras med alternativ finansiering, exempelvis lånefinansiering.

Region Jönköpings län anser att ett så stort och viktigt samhällsbyggnadsprojekt som nya stambanor för höghastighetståg kräver ett brett förankrat politiskt beslut innebärande att satsningen på höghastighetsbanor står sig över tiden.

Trafikverket skriver i sitt förslag till nationell plan att höghastighetsjärnvägen ska byggas för hastigheter om 250 km/h. Tidigare har planeringen varit inriktad på 320 km/h. Trafikverket presenterar vidare en utbyggnadsstrategi för höghastighetssystemet innebärande att utbyggnaden sker under flera decennier. Trafikverkets ställningstaganden utgår från regeringens direktiv där det bl.a. sägs att investeringen skall genomföras genom anslagsfinansiering, i den takt som ekonomi tillåter.

Trafikverket redogör även för att finansiering på annat sätt, exempelvis genom lån, skulle kunna möjliggöra en relativt snabb utbyggnad. En snabbare utbyggnadstakt kan motivera högre hastigheter. Nyttoeffekter realiseras tidigare, bl.a. i form av regionförstoring, ökad kapacitet på järnvägsnätet, avlastning av befintliga banor och ökad tillförlitlighet.

Region Jönköpings län anser att höghastighetsbanorna måste byggas ut så snabbt som möjligt för hastigheter upp till 320 km/h, innebärande att del av utgiften för byggnationen finansieras utanför ordinarie anslagsram. Alternativet att bygga ut höghastighetsbanorna i en långsammare takt med hastigheter upp till 250 km/h medför sådana nackdelar att det är tveksamt om nyttorna med höghastighetsbanor kan realiseras inom överskådlig tid. Enligt Sverigeförhandlingens uppskattning kan den föreslagna utbyggnadstakten medföra att höghastighetsbanorna är fullt utbyggda först år 2095 och att det då rör sig om banor anpassade för tåg som kör med hastighet upp till 250 km/h. Ovanstående medför med nödvändighet försämrade måluppfyllelse för höghastighetsbanorna. Förutsättningarna för regionförstoring försämrades, överflyttning av trafik från flyg till järnväg blir mindre, södra stambanan avlastas i mindre utsträckning och västra stambanan avlastas inte alls förrän hela systemet har byggts samman. Det är också rimligt att utgå ifrån att det är dyrare att bygga ut banorna etappvis över en längre tid.

Trafikverket konstaterar att banor byggda för hastigheter upp till 250 km/h medför en lägre investeringsutgift per km järnväg. Detta använder Trafikverket som ett motiv till att sänka hastigheterna på de nya höghastighetsbanorna. Trafikverket konstaterar samtidigt i rapporten "Ny höghastighetsjärnväg –

kostnadsreducerande åtgärder” att besparingsmöjligheten i att reducera hastigheten, och därmed välja annan teknisk lösning, är mycket begränsad på grund av högre drift- och underhållskostnader för järnvägar med lägre hastighet. I rapporten konstateras bland annat att den minskade investeringsutgiften på 15-30 miljarder äts upp på 20-30 år av ökade drift- och underhållskostnader.

En snabb utbyggnad av höghastighetsbanorna kan också motiveras utifrån ett miljöperspektiv. Trafikverkets analyser visar att hela höghastighetsystemet är klimatneutral efter 4 till 35 år. Tidslängden är beroende av vilka antaganden som görs i beräkningarna, men det förutsätts att höghastighetsjärnvägen byggs ut under 15 år. Med en mer utdragen planerings- och byggprocess tar det betydligt längre tid för höghastighetsjärnvägen att uppnå klimatneutralitet. En snabb utbyggnad bidrar till att höghastighetsbanorna kan medverka till att uppfylla regeringens långsiktiga klimatmål.

Sverigeförhandlingen startade som ett samhällsbyggnadsprojekt för hela Sverige. Om Trafikverkets förslag om utbyggnad av höghastighetsjärnvägarna realiseras innebär detta att Sverigeförhandlingen enbart resulterat i ett antal storstadsinvesteringar inom överskådlig tid. Övriga regioner och kommun som varit involverade i arbetet lämnas i princip utan åtgärder. Berörda orter har tillsammans med Sverigeförhandlingen kommit överens om en bostadsutbyggnad på drygt 100 000 bostäder och 1,3 miljarder kronor i medfinansiering. Överenskommelserna bygger på en snabb utbyggnadstakt och hastigheter på 320 km/h. Region Jönköpings län anser att i den fortsatta processen bör Sverigeförhandlingens arbete kompletteras med utredningar om potentiella stationslägen i Ulricehamn och Ljungby.

En lång utbyggnadstid, enligt Trafikverkets förslag, innebär att stora osäkerheter kommer råda under mycket lång tid vad gäller järnvägens dragning och exakt placering av stationer. Detta resulterar i att människorna i stråket får leva med dessa osäkerheter under många decennier vilket innebär att frågor om stadsutveckling och markanvändning försvåras avsevärt.

Järnvägssatsningar

Jönköpingsbanan

Region Jönköpings län ser positivt på Trafikverkets förslag om hastighetsanpassning till 160 km/h och investeringar för ökad kapacitet på Jönköpingsbanan. Investeringarna finns med i nu gällande plan men har under ett flertal år skjutits fram i tiden. Det är därför viktigt att åtgärderna genomförs så snart som möjligt, senast med start 2018 som det står angivet i förslaget. Värt att poängtera är att även efter att dessa åtgärder genomförts kommer det finnas kapacitetsbrister. Bristerna behöver hanteras i kommande planrevideringar.

Jönköpingsbanan är ett viktigt pendlingsstråk till och från orterna utmed banan samtidigt som den möjliggör resande i relationer även utanför Jönköpingsbanans sträckning eftersom den angör viktiga knutpunkter som Nässjö och Falköping. Orterna längst med banan har alla en stark utveckling med en positiv

befolkningstillväxt vilket resulterar i stora behov av effektiva transporter och bostadsbyggande. Resandet ökar samtidigt som banan är hårt belastad och har stora begränsningar vilket medför kapacitetsbrist och förseningar som i sin förlängning kan hämma den positiva utvecklingen i stråket.

I åtgärdsvalsstudien, som genomfördes under ledning av Trafikverket år 2015, identifierades ett antal viktiga åtgärder för att banan ska ha den kapacitet som krävs för en effektiv tågtrafik. Åtgärderna är bl.a. en tretågsstation i Forserum samt en ny station vid A6 i Jönköping med mötesspår. Tretågsstation Forserum finns med i alternativet en 10 % ökning av investeringarna. Åtgärden är angelägen och bidrar till att öka robustheten och kapaciteten för person- och godståg. Investeringen förväntas även minska restiden för framför allt godståg. Vid en utbyggnad av tretågsstationen visar Trafikverkets samlade effektbedömningar att förseningarna på Jönköpingsbanan minskar med 15 procent för persontågen och 25 procent för godstågen.

Jönköping/Nässjö-Vaggeryd-Värnamo (Y:et)

Region Jönköpings län anser att förslaget om elektrifiering samt höjd hastighet på järnvägen mellan Jönköping/Nässjö-Vaggeryd-Värnamo (Y:et) är en angelägen investering som möjliggör en bättre, miljövänlig och utbyggd trafik till stor nytta för södra Sverige. För Region Jönköpings län som kollektivtrafikmyndighet är det helt avgörande att elektrifieringen av sträckan samordnas med Länstrafikens förestående upphandling av nya tåg. Det finns annars en risk att miljönyttan med elektrifiering av sträckan faller ut senare i tiden. I investeringen finns även nödvändiga åtgärder på Jönköpingsbanan såsom mötesstation Tenhult – Huskvarna och mellanblockssignaler. Region Jönköpings län anser att dessa åtgärder är ytterst angelägna att genomföra för att säkra kapaciteten på sträckan mellan Jönköping C och Tenhult. Region Jönköpings län ser det därmed som naturligt att åtgärderna mellan Jönköping C och Tenhult kommer först i genomförandet av projektet.

Regionala banor

Region Jönköpings län ser mycket positivt på de ökade anslagen för både vidmakthållande och utveckling av järnvägssystemet. Dock vill Region Jönköpings län uttrycka en stor oro för att nödvändiga satsningar på många av de regionala banorna ändå inte kommer att inrymmas i planen. Då kollektivtrafiken i form av regionaltågstrafik har en långsiktigt strukturbildande effekt på hela samhällsutvecklingen är det ytterst viktigt med stabila förutsättningar både gällande trafikering och banornas standard. En ökad standard och elektrifiering av de regionala banorna är till nytta både för person- och godstrafik samt ökar redundansen i järnvägssystemet. Det långsiktiga målet för Region Jönköpings län som kollektivtrafikmyndighet är en enhetlig fordonsflotta med eltåg, därför är det mycket angeläget att de regionala banorna rustas upp och elektrifieras. För Jönköpings län gäller detta främst banorna Nässjö-Vetlanda, Nässjö-Eksjö och Värnamo-Smålandsstenar-Halmstad.

Väginvesteringar

Region Jönköpings län ser positivt på de väginvesteringar på riksväg 26, riksväg 40 och E4 som Trafikverket föreslår i planen. Det är positivt att alla de väginvesteringar som finns i planen 2014-2025 även finns medtagna i det nya planförslaget. Region Jönköpings län ser dock med oro på de senareläggningar som har skett samt att de nya investeringar som föreslås återfinns mycket sent under planperioden.

I november 2016 presenterade Region Jönköpings län, Jönköpings kommun och Ulricehamns kommun en åtgärdsvalsstudie för väg 40, delen Hester – Haga. Sträckan är cirka 44 km och den del av förbindelsen mellan Stockholm och Göteborg som i dagsläget ännu inte har motorvägsstandard. Vägen är utformad som 2+1 väg med hastighetsgränsen 100 km/h och bitvis 70 km/h. Den aktuella sträckan är störningskänslig med låg tillförlitlighet och varierande hastigheter som föranleder att vägen blir en flaskhals för sträckan Göteborg – Stockholm. Vägen utgör dessutom den viktigaste länken mellan Jönköping och Göteborgsregionen, till stor del beroende på de bristfälliga tågförbindelserna.

I åtgärdsvalsstudien konstateras att om inga investeringar görs kommer förväntad trafikökning att förstärka många av dagens brister och problem. Möjligheterna till omkörning kommer att minska, vilket ger varierande hastigheter och försämrad körkomfort. Störningar kommer att öka. Restiden blir svårare att förutse. Framkomligheten och trafiksäkerheten i korsningar försämras. Förhållandena för oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon försämras ytterligare. Region Jönköpings län anser att det är angeläget att riksväg 40 pekas ut som en brist vilket ger Trafikverket möjlighet att fortsätta arbeta med objektet.

Region Jönköpings län anser att ett fortsatt arbete för en ökad trafiksäkerhet är angeläget och ändrade hastighetsgränser kan vara motiverade, men då strategiskt viktiga vägar får sänkta hastigheter innebär det konsekvenser för både person- och godstransporter vilket riskerar att hämma den regionala utvecklingen. Region Jönköpings län anser att det är en självklarhet att tillräckligt med medel måste tillföras så att vi i hela landet samtidigt kan uppnå både en fortsatt regional utveckling och en ökad trafiksäkerhet.

Generella synpunkter

Region Jönköpings län anser att fördelningen av planeringsramen är bra, men att ytterligare medel måste tillföras för att säkerställa en fortsatt god utveckling i hela landet. Att särskilt fokus lagts på de statliga järnvägarnas drift, underhåll och reinvestering är positivt. Region Jönköpings län anser att det krävs ytterligare satsning på järnvägen om järnvägarna på allvar skall kunna bidra till det transportpolitiska målet om en hållbar transportförsörjning samt omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer. En snabb utbyggnad av nya stambanor för höghastighetsjärnväg bidrar till att målet uppnås. Vidare är det angeläget att formerna för samråd och samplanering av järnvägsåtgärder

utvecklas. Detta för att öka framförhållningen och ge så långsiktigt stabila förutsättningar som möjligt, inte minst för regional tågtrafiken.

Region Jönköpings län anser att det finns många positiva initiativ i planförslaget som exempelvis ökade anslag till stadsmiljöavtal och möjligheten att samfinansiera investeringsåtgärder på det regionala vägnätet kopplat till hastighetsöversynen.

Som ansvarig för den regionala transportplanen vill dock Region Jönköpings län varna för den sammanblandning och otydlighet som de nya finansieringsmöjligheterna innebär. Både dessa initiativ överlappar det område som de regionala planerna är avsedda för och en höjning av de ekonomiska ramarna till de regionala planerna skulle vara en både enklare och mer stringent hantering av medelsfördelningen.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Rune Backlund
Ordförande, Nämnd för trafik,
infrastruktur och miljö

Elisabet Erikson
Tf. Regional utvecklingsdirektör