

Förslag till Nationell plan för Transportsystemet – remissvar

Bakgrund

Regeringen gav den 23 mars 2017 Trafikverket i uppdrag att upprätta ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018-2029. Syftet med planen är att bidra till att de transportpolitiska målen nås, samt att bidra till lösningar på de utmaningar som riksdagen och regeringen har pekat ut. Mer konkret innebär detta framför allt att:

- återställa och utveckla järnvägens funktionalitet
- främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter
- främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart
- bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna
- minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll
- skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem

Den statliga planeringsram som beslutats för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018 – 2029 uppgår till 622,5 miljarder kronor och fördelas på följande sätt:

- 333,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet,
- varav 36,6 miljarder avser medel till länsplaner.
- 125 miljarder kronor ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.
- 164 miljarder kronor ska gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar
- inklusive bärighet och tjälsäkring, samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

De namngivna, särskilt utpekade objekt som i synnerhet berör Tranås kommun är dels förbättrad kapacitet på den så kallade Jönköpingsbanan mellan Falköping och Nässjö och dels utbyggnaden av nya stambanor (höghastighetsjärnväg). Dessutom pekar planförslaget ut kapacitetsproblemen och de långa restiderna på sträckan Linköping-Jönköping som en särskild brist att prioritera för åtgärder i kommande revideringar av den nationella planen.

Planförslaget har nu remitterats av Trafikverket till kommuner, regioner m fl. Remissvar ska ha inkommit till Näringsdepartementet (N2017/05430/TIF) senast den 30 november 2017.

Tranås kommun väljer i sitt remissvar att i huvudsak koncentrera synpunkterna till de delar som handlar om utbyggnaden av nya stambanor, dvs höghastighetståg, där Tranås i den pågående

Kommunstyrelsen

Besöksadress
573 82 Tranås
Tfn 0140-681 00
Fax 0140-176 50
www.tranas.se

Näringsdepartementet
Regeringskansliet
103 33 Stockholm

Sverigeförhandlingen är en av utpekade stationsorterna. Vad gäller Jönköpingsbanan hänvisar Tranås kommun till gemensamt yttrande som lämnas av Jönköpingsbanegruppen.

Trafikverket har i planförslaget lagt in två etapper av höghastighetsjärnvägen, Ostlänken (Järna-Linköping) och Hässleholm-Lund. I planförslaget ingår även en strategi för fortsatt utbyggnad av höghastighetsjärnvägen. Där föreslås att Ostlänken, liksom resterande delar av höghastighetsjärnvägen, planeras och byggs för en maxhastighet på 250 km/h.

Tidigare har planeringen varit inriktad på 320 km/h. Trafikverket motiverar denna hastighetssänkning med att nyttan med en högre hastighet för Ostlänken som enskilt objekt kommer att vara begränsad. För resterande delar av höghastighetsjärnvägen är motivet främst att dimensionering för ännu högre hastighet skulle medföra högre kostnader vilka är svåra att motivera med en lång utbyggnadstakt, eftersom den högre hastigheten inte bedöms kunna nyttjas förrän långt fram i tiden.

Trafikverket beskriver samtidigt ett alternativ som innebär att finansiering på annat sätt för höghastighetsjärnvägen, exempelvis genom lån, skulle kunna möjliggöra en relativt snabb utbyggnad och att med en sådan lösning kan nyttoeffekter realiseras tidigare i form av bland annat ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet. Då kan också högre hastighet motiveras. Det huvudförslag Trafikverket lämnat utgår dock från det uppdrag man fått från regeringen där det bl.a. sägs att det är anslagsfinansiering som gäller.

Tranås kommuns ställningstagande avseende nya stambanor för höghastighetsjärnväg

Tranås kommuns uppfattning vad gäller utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetsjärnväg är helt samstämmig med Sverigeförhandlingens ställningstagande, det vill säga att:

- Hela höghastighetsjärnvägen bör byggas för 320 km/h
- Staten bör komplettera anslagsfinansieringen i planförslaget med lånefinansiering för att säkerställa en snabb utbyggnad av hela systemet.

Vidare anser Tranås kommun att:

- Planeringsarbetet behöver fortsätta med bibehållen kontinuitet och i samverkan med berörda kommuner och regioner.
- Höghastighetsjärnvägen bör byggas med kopplingspunkter till befintliga stambanan som så långt möjligt integreras med de nya stationerna.
- Hela järnvägen byggs med ballastfria spår för att säkerställa minst 320 km/h och för att långsiktigt minimera underhållskostnader och störningsrisker.
- Region Jönköping och de utpekade stationsorterna ska vara representerade i den styrelse som tar vid då Sverigeförhandlingen avslutar sitt uppdrag.

Kommunstyrelsen

Besöksadress
573 82 Tranås
Tfn 0140-681 00
Fax 0140-176 50
www.tranas.se

Motivering

Sverige behöver mer kapacitet i järnvägssystemet då det redan idag är fullt på spåren. Därför måste åtgärder göras i det befintliga stambanenätet men det är också nödvändigt att bygga flera spår. Ett järnvägssystem som både binder ihop storstäderna med snabba resor mellan ändpunkterna och möjliggör snabba regionala tågförbindelser för att skapa större arbetsmarknadsregioner och tillväxt i de mellanliggande regionerna ger totalt sett den största samhällsekonomiska nyttan. Att bygga för 250 km/h kan förefalla fullt tillräckligt ur ett isolerat regionalt perspektiv, men i ett interregionalt, nationellt och i förlängningen internationellt perspektiv är 320 km/ eller mer en förutsättning för att uppnå samtliga de effekter som hittills varit syftet med hela projektet.

De samhällsekonomiska intäkter som kan förväntas av ett sådant system är bland annat:

- Överflyttning av godstransporter från väg till järnväg då kapacitet frigörs på befintlig järnväg.
- Överflyttning av inrikes personresor från flyg till järnväg då restiderna blir konkurrenskraftiga mot flyget.
- Korta och konkurrenskraftiga restider även för det dagliga arbetsmarknadsresandet, såväl inom som mellan regioner.
- Betydande positiva effekter på kompetensförsörjning, arbetsmarknadsmatchning, bostadsbyggande och ökad livskvalité med större valfrihet för den enskilde.

Det är i sammanhanget tveksamt om de nyttoberäkningar som gjorts och som ligger till grund för slutsatser om att höghastighetsbanan är samhällsekonomiskt olönsam verkligen lyckats fånga upp och kvantifiera/värdera alla positiva effekter som kommer till uttryck genom t ex bättre arbetsmarknad, ökade markvärden, ökad attraktionskraft etc.

Men de samlade nyttoeffekterna uppstår först när hela systemet är utbyggt. Därför är det avgörande att hela utbyggnaden sker snabbt och sammanhållet. Om höghastighetsjärnvägen ska finansieras med anslag i den takt som nu föreslås kommer utbyggnaden att pågå under mycket lång tid (enligt Sverigeförhandlingens uppskattning kommer det att dröja till ca 2095 innan hela systemet är klart).

Med en sådan långsam utbyggnadstakt kommer det att ta flera generationer innan de samhällsekonomiska effekterna uppstår och projektet kommer under hela denna tid att konkurrera med andra viktiga investeringar vilket innebär risk för ytterligare sänkt ambitionsnivå. Redan i föreliggande förslag aviseras t ex att banan ska byggas med ballasterat spår, vilket är något billigare, men innebär högre underhållskostnader (ballastfritt system är enligt trafikverkets egna beräkningar intjänat på 30 år)samt att man bygger fast sig i ett omodernt system.

Kommunstyrelsen

Besöksadress
573 82 Tranås
Tfn 0140-681 00
Fax 0140-176 50
www.tranas.se

En så pass utdragen process med etappvis planering och utbyggnad kommer dessutom att bidra till fortsatt osäkerhet kring stadsutveckling och markanvändning vilket är direkt ogynnsamt för projektet både med avseende på samhällsekonomisk lönsamhet liksom för kommunernas möjlighet att planera för bland annat nya bostads- och verksamhetsområden. Detta påverkar även enskilda och företag som står inför framtida investeringar, inte minst gäller det de många jordbruksföretag som står inför ett generationsskifte.

Övriga objekt och generella synpunkter

Ett objekt som inte finns med i planförslaget är ombyggnad på Tranås C (TRV 2016/1407). Nuvarande situation försvårar möjligheten att bedriva en rationell tågtrafik på sträckan Tranås-Nässjö-Jönköping samtidigt som det medför en omfattande tomkörning mellan Tranås och Sommen/Boxholm till stora kostnader.

En funktionsutredning har genomförts i syfte att tågen skall kunna vända i, eller i närheten av Tranås. Tranås kommun förordar här att spår 11 (som idag angörs av Östgötatrafiken) byggs ut så att det även kan angöras från söder. Genom denna åtgärd skulle inte regionalstågsstoppen störa annan trafik på huvudspåren och trafiken kan då utvecklas med bland annat flera turer och enklare byten mellan Östgötapendeln och Krösatågen. Tranås kommun efterfrågar här initiativ för att få till stånd en samfinansiering mellan staten och berörda regioner så att åtgärderna kan genomföras.

Rv 32 ingår inte i det utpekade nationella stamvägnätet men är likväl ett viktigt nationellt transportstråk för gods samtidigt som det är regionalt viktigt för arbetspendling och kopplingen mellan 2 regioner. Tranås kommun anser därför att det finns skäl att avsätta medel för samfinansiering med Länstransportplanerna för åtgärder på återstående delar av vägen.

Andra stråk av stor betydelse för arbetspendling och regional utveckling är länsvägarna 131 Tranås – Österbymo och 133 Tranås – Gränna och E4:an. Framförallt på väg 131 sker en omfattande arbetspendling och de stora bristerna har framförallt att göra med trafiksäkerhet kontra acceptabla restider. Stråket uppmärksammas särskilt i Östergötlands regionala transportplan (LTP).

Synpunkter av mer generell karaktär som Tranås kommun även vill framföra är:

- För landsbygdens utvecklingsmöjligheter är det angeläget att underhållsnivån på de mindre vägarna upprätthålls under hela planperioden.
- Med åtgärder för mötesseparering (2+1 väg) följer inte sällan en försämrad säkerhet för cyklister. I synnerhet längs sådana stråk som har potential för cykel mellan olika målpunkter bör alternativa cykelvägar tillskapas i samband med mötesseparerande åtgärder.

Kommunstyrelsen

Besöksadress
573 82 Tranås
Tfn 0140-681 00
Fax 0140-176 50
www.tranas.se

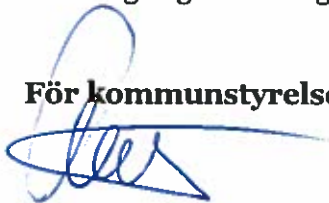
Näringsdepartementet
Regeringskansliet
103 33 Stockholm

Avslutningsvis instämmer Tranås kommun i Trafikverkets bedömning om att kapacitetsproblemen på sträckan Linköping – Jönköping är en brist där åtgärder behöver prioriteras i kommande planering. I föreliggande förslag till nationell plan återfinns förbättringar på Jönköpingsbanan sträckan Nässjö – Jönköping. För sträckan Södra Stambanan Linköping – Nässjö föreslås däremot inga åtgärder under planperioden, dvs t o m 2029. Det kan få allvarliga effekter för järnvägstrafiken och man borde åtminstone göra en konsekvensanalys.

Inte minst understryker detta att det finns ett behov av nya stambanor för höghastighetståg, som tillsammans med upprustning av- och kopplingspunkter med befintlig järnväg skapar förutsättningar för integration och samspel med regionaltrafik i andra stråk.

Synpunkterna i föreliggande remissvar har stämts av med Jönköpings kommun, Värnamo kommun samt med Region Jönköping. Samstämmighet med Sverigeförhandlingens förslag samt aktuella avtal om stationer, medfinansiering och bostadsbyggande har varit grundläggande för kommunens ställningstagande vad gäller nya stambanor för höghastighetståg.

För kommunstyrelsen i Tranås kommun



Anders Wilander

Kommunstyrelsens ordförande

Tel 0140-681 11

anders.wilander@tranås.se

Kommunstyrelsen

Besöksadress
573 82 Tranås
Tfn 0140-681 00
Fax 0140-176 50
www.tranas.se