

Näringsdepartementet  
Dnr: N2017/05430/TIF  
[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[n.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:n.nationellplan@regeringskansliet.se)

## **Jönköpings kommuns yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029**

Jönköpings kommun lämnar i detta yttrande synpunkter på förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Jönköpings kommun är ett regioncentrum och utvecklingen i Jönköping påverkar hela regionen. I Region Jönköpings läns utvecklingsstrategi fastslås att Jönköping 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. Jönköping är ett logistiskt nav och har ett ytterst strategiskt läge och ett stort behov av väl fungerande väg- och järnvägsstruktur. Tillgängligheten till Jönköping är avgörande och en bra infrastruktur som medger goda kommunikationer är därför av största betydelse. Det gynnsamma geografiska läget utgör en god grund för en fortsatt positiv utveckling. För att möjliggöra en varaktig tillväxt är Jönköping och Jönköpingsregionen i behov av investeringar i infrastruktur och förbättrade kommunikationer.

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

### **Höghastighetsjärnväg**

Jönköpings kommun 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 anslagsfinansiering kompletteras med annan finansiering, exempelvis lånefinansiering.

STADSKONTORET  
Besöksadress Rådhuset  
Rådhusparken 1 Jönköping  
kommunstyrelse@jonkoping.se  
Fax diarier 036-10 57 04



**JÖNKÖPINGS  
KOMMUN**

Ljuset vid Vättern

Jönköpings kommun 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.

I dagsläget är arbetspendlingen mellan Jönköping–Borås/Göteborg och Jönköping–Linköping/Norrköping nästan obefintlig. Detta förklaras med ett glest trafikutbud och långa restider på grund av bristande infrastruktur. Med en utbyggnad av höghastighetsjärnvägar kortas restiderna väsentligt samtidigt som en ökad turtaethet möjliggörs. För Jönköping, som utgör navet i det framtida höghastighetssystemet, förväntas pendlingseffekterna bli stora då de förkortade restiderna ökar tillgängligheten och integrerar arbetsmarknader som tidigare har varit åtskilda. Kortade restidsavstånd ger stora effekter på företagens kompetensförsörjning samtidigt som det ger helt nya utvecklingsförutsättningar för orterna längs med höghastighetsjärnvägarna.

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 motiverar hastighetssänkningen med att nyttan med en högre hastighet på Ostlänken som enskilt objekt kommer att vara begränsad. För resterande delar av höghastighetsjärnvägen är motivet främst att dimensionering för högre hastighet skulle medföra högre kostnader. Trafikverket bedömer att de förhöjda kostnaderna är svåra att motivera med en långsam utbyggnadstakt. Nyttan av ett sammanhållet system av höghastighetsjärnvägar faller ut långt fram i tiden.

Trafikverket presenterar en utbyggnadsstrategi för höghastighetssystemet innebärande att utbyggnaden sker under flera decennier. Utbyggnadsstrategin utgår från regeringens direktiv där det bl.a. nämns att investeringen skall genomföras genom anslagsfinansiering. Trafikverket redogör 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.

Jönköpings kommun anser att höghastighetsbanorna måste byggas ut så snabbt som möjligt för hastigheter upp till 320 km/h, innebärande att del av utgiften för byggnationen lånefinansieras. 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 försämrad måluppfyllelse för höghastighetsbanorna. Förutsättningarna för regionförstoring försämras, 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 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 som följer av ballasterade spår äts upp på 20-30 år av ökade drift- och underhållskostnader.

Kommunen konstaterar att Trafikverket lämnar flera förslag till förändringar av höghastighetsbanorna, men att det saknas samlade effektbedömningar (SEB) avseende de förändringar som föreslås. Kommunen finner det märkligt att Trafikverket presenterar långtgående förslag till förändringar av höghastighetsbanorna utan att samtidigt ha analyserat och presenterat förväntade effekter av de föreslagna förändringarna.

En snabb utbyggnad av höghastighetsbanorna kan också motiveras utifrån ett miljöperspektiv. Trafikverkets analyser visar att hela höghastighetsystemet är klimatneutralt efter någon gång mellan 4 till 35 år beroende av vilka antaganden som görs i beräkningarna och förutsatt 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 orter 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.

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 kommunerna i stråket får leva med dessa osäkerheter under många decennier vilket innebär att frågor om stadsutveckling och markanvändning försvåras avsevärt.

För Jönköpings kommun är det ytterst angeläget att järnvägsplan för Jönköping påbörjas snarast, då osäkerheten kring markanvändning och stadsutveckling påverkar Jönköping mycket negativt. Jönköping växer idag med knappt 2 000 personer per år. De utvecklingsområden som Jönköpings kommun arbetar med är i högsta grad påverkade av höghastighetsjärnvägen och fortsatt osäkerhet hämmar Jönköpings och därmed även omkringliggande kommuners utvecklingsmöjligheter.

### **Järnvägssatsningar**

Nedan kommenteras de järnvägsprojekt i regionen som finns med i den nationella planen.

### Jönköpingsbanan

Jönköpings kommun 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 i enlighet med förslaget. Värt att poängtera är att även efter att dessa åtgärder genomförts kommer det finnas kapacitetsbrister. Bristerna behöver hanteras i kommande planrevideringar.

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. Varken tretågsstation i Forserum eller station vid A6 finns med i nu gällande plan. En station vid A6 med mötesspår är en mycket viktig åtgärd då den förväntas öka antalet resenärer på Jönköpingsbanan. En mötesstation mellan Jönköping och Huskvarna skapar dessutom en bättre robusthet och återställningsförmåga för persontågen på sträckan Jönköping–Nässjö. Trafikverkets analyser visar även att investeringen är samhällsekonomiskt lönsam där nyttan framför allt utgörs av förkortade restider. 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)

Jönköpings kommun anser att 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. Kommunen vill samtidigt framhålla vikten av 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. Jönköpings kommun anser att dessa åtgärder är ytterst angelägna att genomföra för att säkra kapaciteten på sträckan mellan Jönköping C och Tenhult. Jönköpings kommun ser det därmed som naturligt att åtgärderna mellan Jönköping C och Tenhult kommer först i genomförandet av projektet.

### **Väginvesteringar**

Jönköpings kommun ser positivt på väginvesteringarna på riksväg 26 och riksväg 40 som Trafikverket föreslår i planen. Jönköpings kommun anser dock att investeringarna ligger sent i planen och att det är viktigt att de kan tidigareläggas för att åtgärda de problem som finns idag.

Förslaget om additionskörväg på E4 genom hela Jönköping löser den problematik som idag finns med mycket olyckor och köbildning. Den löser dock inte den långsiktiga problematiken med buller och barriäreffekter som en motorväg genom centrala delar av staden för med sig. Det är nödvändigt att med gemensamt arbete mellan Jönköpings kommun och Trafikverket finna långsiktiga lösningar för E4.

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 förleder att vägen blir en flaskhals på 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. Störningarna kommer att öka, restiden blir svårare att förutse, framkomligheten och trafiksäkerheten i korsningar försämras. Förhållandena för oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon försämras ytterligare. Jönköpings kommun anser att det är positivt att riksväg 40 har pekats ut som en brist vilket ger Trafikverket möjlighet att fortsätta arbeta med objektet.

### **Generella synpunkter**

Jönköpings kommun anser att det är positivt att särskilt fokus lagts på de statliga järnvägarnas drift, underhåll och reinvestering i planförslaget. Jönköpings kommun 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.

Jönköpings kommun anser att de ökade anslagen till stadsmiljöavtal är positivt då det bidrar till utveckling av det kollektiva resandet. I arbetet med stadsmiljöavtalen är det viktigt med en transparent process och god framförhållning då det är flera olika parter som ska samverka. Eftersom exempelvis större kollektivtrafikprojekt förutsätter samverkan mellan flera olika parter blir planeringsprocessen ofta mer utdragen. Genomförandetiden för större projekt kan också vara lång, speciellt i de fall ändring i detaljplan krävs. För att underlätta planering och genomförande av större projekt inom ramen för Stadsmiljöavtalet är det därför angeläget att tidpunkter för ansökningstillfällen tidigt definieras för hela ansökningsperioden. Det är också viktigt att möjlighet ges till tillräckligt lång genomförandetid utan att stödet måste återbetalas.

Investeringar i infrastruktur skapar förutsättningar för ett ökat byggande av både bostäder och verksamhetslokaler. Jönköpings kommun ser positivt på regeringens intentioner kring infrastrukturens betydelse för bostadsutveckling. Kommunen efterlyser samtidigt effektivare analysmodeller och processer för att bedöma effekter på bostadsbyggandet som ett resultat av investeringar i infrastruktur. Formerna för dialog mellan Trafikverket och kommunerna avseende effekter av investeringar i infrastruktur bör utvecklas.

Kommunen har försökt att kartlägga den geografiska fördelningen (län/region) i förslaget till investeringsplan. Detta går inte att göra fullt ut eftersom stora delar av planen avser underhåll och mindre projekt vilka inte har fördelats geografiskt i planen. Vissa investeringar kan ju dessutom ha betydelse för ett betydligt större område än en region. Därmed är inte nyttan alltid enbart kopplad till regionen investeringen sker i. Det är dock samtidigt rimligt att utgå ifrån att investeringen

normalt har störst påverkan på transportförutsättningarna i den region investeringen genomförs. De större projekten, som totalt uppgår till drygt 200 miljarder under planperioden, är möjliga att fördela på län. I bilaga 1 redovisas planen fördelat på län/region samt även Trafikverkets regionindelning. I redovisade utgifter ingår även statlig finansiering av länsplaner.

Den nationella planen för de kommande 12 åren medför stora skillnader i statliga infrastrukturinvesteringar mellan landets olika delar. Lägst tilldelning sker i södra Sverige där investeringar räknat i kronor per invånare är drygt hälften av tilldelningen i genomsnittet för hela riket. Skillnaderna är stora mellan landets olika delar för perioden 2018-2029. Den lägre tilldelningen av infrastruktursmedel till landets södra delar kommer rimligtvis att påverka de regionala utvecklingsmöjligheterna.

Det är rimligt att staten i sin prioritering av övriga medel i planen försöker jämna ut åtminstone en del av den skeva geografiska fördelningen som följer av tilldelning av medel till större projekt.

## JÖNKÖPINGS KOMMUN

Ann-Marie Nilsson  
*Kommunstyrelsens ordförande*

Ulf Fransson  
*t.f. Stadsdirektör*

Bilaga 1. Budget för större projekt samt länsplaner fördelade på län/region samt Trafikverkets regionindelning.

<b>län/region samt Trafikverkets region</b>	<b>Folkmängd, 2016-12-31</b>	<b>Plan, mdkr</b>	<b>Kr/inv</b>
Västerbotten	265 881	10,1	37 878
Norrbottn	250 570	6,6	26 156
<b>Region Nord</b>	<b>516 451</b>	<b>16,6</b>	<b>32 191</b>
Jämtland	128 673	1,3	9 718
Västernorrland	245 572	6,2	25 335
Gävleborg	284 586	5,2	18 291
Dalarna	284 531	3,1	10 731
<b>Region Mitt</b>	<b>943 362</b>	<b>15,7</b>	<b>16 675</b>
Västra Götaland	1 671 783	39,5	23 642
Värmland	279 334	2,0	7 174
Halland	320 333	5,5	17 074
<b>Region Väst</b>	<b>2 271 450</b>	<b>47,0</b>	<b>20 691</b>
Örebro	294 941	5,2	17 662
Uppsala	361 373	4,6	12 668
Södermanland	288 097	2,8	9 667
Västmanland	267 629	2,1	7 668
Östergötland	452 105	40,6	89 735
<b>Region Öst</b>	<b>1 664 145</b>	<b>55,2</b>	<b>33 167</b>
Gotland	58 003	0,2	3 862
Stockholm	2 269 060	42,3	18 659
<b>Region Stockholm</b>	<b>2 327 063</b>	<b>42,6</b>	<b>18 290</b>
Jönköping	352 735	4,3	12 270
Blekinge	158 453	2,0	12 319
Kalmar	242 301	1,5	6 092
Kronoberg	194 628	1,6	8 216
Skåne	1 324 565	19,0	14 352
<b>Region Syd</b>	<b>2 272 682</b>	<b>28,4</b>	<b>12 481</b>
<b>Riket</b>	<b>9 995 153</b>	<b>205,5</b>	<b>20 557</b>