

YTTRANDE
2025-12-27

**Föreningarna Ingaryds Natur,
826001-9008,
och Ingaryds Vänner, 802459-4445**

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Ert Dnr LI2025/01587

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Ingaryds Natur och Ingaryds Vänner lämnar härmed gemensamt följande synpunkter på förslaget till ny nationell plan för transportinfrastruktur, med särskilt fokus på det namngivna objektet **”Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet”**.

Ingaryds Natur äger den kulturhistoriskt värdefulla fastigheten Ingaryd 1:1, Tenhult. Ingaryds Vänner är verksamhetsutövare på nämnda fastighet.

Vi ser positivt på projektets delar som rör elektrifiering av befintliga järnvägssträckor Värnamo – Nässjö/ Torsvik.

För delprojektet ”Byarum – Tenhult ny järnväg” anser vi att projektet innebär minskade nyttor och ökade kostnader i jämförelse med en upprustning av den järnväg som redan finns i stråket, Månsarp - Jönköping på Vaggerydsbanan. En upprustning av den banan är mer fördelaktig ur både samhällsekonomisk och ekologisk synvinkel.

Vi ser följande skäl till att en upprustning av sträckan Månsarp – Jönköping på den befintliga Vaggerydsbanan är ett bättre alternativ än att bygga en ny sträcka mellan Byarum - Tenhult

- **Miljö och ekologi:** En nybyggnad tar över 100 hektar skogs- och jordbruksmark i anspråk, medan en upprustning av befintlig bana kräver under 1 hektar. Den befintliga järnvägens 17 km kan upprustas i inom befintlig järnvägsfastighet. Det tillkommer endast behov av ytterligare mötesspår i direkt anslutning till banan. Den planerade nybyggnationen skär genom 25 km obruten mark där flera både större och mindre vägar måste ledas om vilket ianspråktar ytterligare mer mark. Den skulle dessutom störa och påverka verksamheten och tillgängligheten negativt på/till en av traktens mest kulturhistoriskt värdefulla fastigheter med dokumenterade anor från 1570-talet.
- **Förändrade förutsättningar:** Sedan beslutet om nybyggnad togs år 2015 har flera bärande förutsättningar fallit bort. De tidigare planerna på kombiterminal utmed nya sträckan har slopats. Kombiterminalen Båråmo i Vaggeryds kommun har istället utvecklats i anslutning till den befintliga järnvägen. Detsamma gäller kombiterminalen Torsvik i Jönköpings kommun som även den planeras i anslutning till befintlig bana.

Det nu planerade triangelspåret i Alvesta innebär att godsflöden förändras vilket innebär att de godsnyttor som ursprungligen planerades med nybyggnationen ej längre kommer uppstå.

När projektet planerades år 2015 fanns planer på ett stationsläge i Tenhultsdalen för en framtida höghastighetsjärnväg i anslutning till den planerade Byarum – Tenhult sträckan. Varken stationsläge i Tenhultsdalen eller höghastighetsjärnväg är längre aktuellt.

- **Fler stationer och målpunkter på befintlig järnväg:** För regionens pendlare nås både fler arbetsplatsområden och besöksmål i Jönköping om befintliga Vaggerydsbanan upprustas och finns kvar jämfört med vad den planerade nybyggnationen kan erbjuda.
- **Samhällsekonomisk nytta:** Analyser visar att en upprustning av befintlig bana genererar större samhällsnytta och upp till 50 % fler kollektivtrafikresor än nybyggnadsalternativet. Vid en nybyggnad avvecklas 5 av 9 stationer i Jönköpings kommun, vilket fördubblar restiden för kollektivtrafik för invånarna i berörda orter i pendlingsrelation mot både Jönköping och Vaggeryd.
- **Godstrafik:** I samband med projektets åtgärdsvalsstudie utfördes en godsutredning. I brist på kunskap kring var Jönköpings kombiterminal skulle lokaliseras beräknades flera alternativa godsscenarion. Med den nu kända lokaliseringen är en upprustning av den befintliga järnvägen det bästa alternativet utifrån godstrafiken enligt godsutredningen.
- **Kapacitetsbrist:** Nybyggnaden kommer enligt Trafikverkets beräkningar orsaka att Jönköpingsbanan på sträckan Tenhult – Jönköping blir Sveriges mest överbelastade enkelspåriga järnväg till följd av att ytterligare ett tågflöde kopplas till denna bana via nybyggnationen Byarum – Tenhult. För att få ett fungerande trafiksystem kommer en byggnation av sträckan Byarum – Tenhult kräva att Jönköpingsbanan byggs ut till dubbelspår samt att ny station byggs vid A6. Betänk att Jönköpingsbanan är en äldre bana (färdigställdes 1864) än Vaggerydsbanan. Sträckan Tenhult - Jönköping går dessutom delvis på en lång bergshylla utmed Bondberget genom Huskvarna stadsdel. En utbyggnad på den sträckan skulle bli enormt kostsam om det ens är möjligt. Om den befintliga banan istället upprustas undviks dessa följdinvesteringar
- **Ökade kostnader:** År 2015 uppgav Trafikverket att den nya sträckan skulle kosta 615 mnkr denna kostnad har idag ökat till 2 700 mnkr.

Sammanfattningsvis önskar vi att regeringen omfördelar de medel som i gällande plan är avsedda för nybyggnation Byarum – Tenhult till att istället användas för en upprustning av befintliga Vaggerydsbanan genom Tabergsådalen. Då projektet heter Värnamo– Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet” är det helt i linje med projektets inriktning att projektets budget används till just elektrifiering och hastighetshöjning på den befintliga sträckan mellan Värnamo – Jönköping. En omprioritering från en kostsam nybyggnation till en upprustning ligger även helt i linje med regeringens uttalade strategi att i första hand vårda och ta ansvar för den infrastruktur som redan finns innan kostsamma nybyggnationer genomförs.

Tenhult 2025-12-27

Jan-Olof Berlin, ordförande i Föreningen Ingaryds Natur

Roland Gunnarsson, ordförande i Föreningen Ingaryds Vänner

YTTRANDE
2025-12-27

**Föreningarna Ingaryds Natur,
826001-9008,
och Ingaryds Vänner, 802459-4445**

Ert Dnr LI2025/01587

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se