



YTTRANDE
2025-12-30

KABE AB

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

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Diarienummer: LI2025/01587

Inledning

KABE AB är Sveriges ledande tillverkare av husvagnar och husbilar. Vår produktion är lokaliserad i Tenhult, där verksamheten i dag sysselsätter cirka 500 personer. Den föreslagna järnvägssträckningen Byarum–Tenhult skulle få långsiktigt negativa konsekvenser för vårt bolag. KABE AB är del av KABE Group AB som har produktionsverksamheter också i England och Polen. Som vi redogör för nedan bedömer vi att satsningen innebär få, om ens några, vinnare. För Tenhult som samhälle och för KABE AB som företag skulle förslaget enbart medföra negativa effekter.

Mot denna bakgrund lämnar vi följande synpunkter på förslaget till ny nationell plan för transportinfrastruktur, med särskilt fokus på det namngivna objektet **"Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet"**.

KABE ser positivt på de delar av projektet som avser elektrifiering och upprustning av befintliga sträckor Värnamo– Nässjö/Torsvik. Vi ser dock med mycket stort allvar på delprojektet "Byarum–Tenhult ny järnväg". Efter att ha analyserat såväl tidigare utredningar samt låtit järnvägsingenjörer utföra nya utredningar konstaterar vi att nybyggnationen mellan Byarum och Tenhult inte bara är samhällsekonomiskt tveksam, utan direkt negativ för regionens pendling samt för Tenhults framtida utveckling vår framtida lokalisering i regionen.

Vi förordar att planerna på nybyggnationen omprövas med fokus på möjligheten att upprusta den befintliga järnvägen genom Tabergsådalen.

Huvudsakliga skäl för omprövning ur ett näringslivsperspektiv:

1. upprustning av befintlig bana är möjligt, ger samma restid och fler stationer

Genom en upprustning av befintlig bana kan restidsmålet på 50 minuter uppnås samtidigt som alla dagens 8 stationer mellan Värnamo – Jönköping betjänas.

- Under åren 2024 och 2025 har en [detaljerad utredning för befintliga banans spårgeometri och dess potential utförts](#).¹ Resultatet visar att restidsmålet kan uppnås med stopp vid samtliga mellanliggande stationer - utan negativ påverkan på bebyggelsen i de tätbebyggda områdena. Anledningen till att denna utredning redovisar cirka 5 minuter lägre restid jämfört med Trafikverkets utredningar beror på att Trafikverket ej utfört någon detaljerad analys av spårgeometrin på befintlig bana. När detta nu gjorts visar det sig att potentialen av förbättrad spårgeometri utanför de tätbebyggda områdena är större än vad Trafikverket antagit.
- Trafikverket har tidigare utfört utredningar som visar att det är möjligt att [förbättra banans restid till under 55 minuter](#)² även genom relativt begränsade åtgärder. Det har även utförts utredningar som visar att det är [fullt möjligt att elektrifiera befintliga banan](#).³
- Under 2025 har en [genomförbarhetsanalys](#)⁴ gällande upprustning av befintliga banan utförts. Denna visar att det inte finns några tekniska hinder att upprusta befintliga banan.

2. Nybyggnationen försämrar kompetensförsörjningen och pendlingsmöjligheter

Den planerade nybyggnationen innebär att 5 av 9 järnvägsstationer i Jönköpings kommun upphör (Månsarp, Taberg, Norrahammar, Hovslätt, Rocksjön). Även om dessa stationer inte direkt berör Tenhult påverkas Tenhult mycket negativt då trafiken flyttas från Tabergsdalen till Jönköpingsbanan varpå denna överbelastas med reducerad trafik mellan Jönköping–Nässjö som följd. Våra medlemsföretag är beroende av fungerande arbetspendling både från Jönköpings- och Nässjöhållet.

- Trafikverkets prognos visar att nybyggnationen skulle orsaka att sträckan Tenhult–Jönköping blir [Sveriges mest överbelastade enkelspår](#).⁵ Detta innebär att [nio avgångar per dygn mellan Jönköping och Nässjö kommer slopas](#). När Jönköpingsbanan överbelastas skapas en **systemkritisk flaskhals** som påverkar hela stråket Falköping–Nässjö med risk för negativa följd effekter på de södra och västra stambanorna. [Jönköpingsbananätverket har varnat för att Byarum- Tenhult innebär minskad robusthet och ökad störningskänslighet](#).⁶
- Färre tåg mellan Jönköping och Nässjö försvårar rekrytering av personal. Samtidigt försämras våra invånares möjligheter att nå fjärrtåg i Nässjö mot Stockholm och Malmö/Köpenhamn. En upprustning av befintlig bana via Tabergsdalen ger [däremot](#)

¹ Spårgeometrisk analys Jönköping-Värnamo. Tann Infrateknik AB. 2025-02-23

² Jönköpingsbanan och Y:et. Trafikverket. 2012

³ Kontakledningsinventering Tabergsdalen. Vectura Consulting AB. 2013-12-06

⁴ Spårbyte och elektrifiering Jönköping–Vaggeryd Genomförbarhetsanalys. Tüv Süd Sverige AB. 2025-03-14

⁵ Tågtrafik i Basprognos 2040 med genomförd plan 2022–2033, beskrivning av trafikeringen. Trafikverket 2023-04-01

⁶ Jönköpingsbanegruppens remissvar avseende Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (sid 3)

50 % fler kollektivtrafikresor⁷ och säkrar ett robust trafiksystem utan att tränga ut Jönköpingsbanans nuvarande tågtrafik.

- När turtätheten mellan Jönköping och Nässjö reduceras undergrävs attraktiviteten för Tenhults planerade tillväxtområden som är belägna i järnvägsstationens absoluta närhet. En dämpad befolkningstillväxt får i förlängningen direkta konsekvenser för det lokala näringslivets kompetensförsörjning och regionens ekonomiska utveckling

3. Barriäreffekter begränsar företagens utvecklingsmöjligheter.

Den planerade dragningen skapar fysiska hinder. Järnvägssträckan Byarum–Tenhult skär genom jordbruksmark och omringar Tenhults samhälle och industriområde.

- Tenhult och dess industriområde blir inlåst mellan den befintliga Jönköpingsbanan och den planerade Byarum – Tenhult sträckan. Vi som bolag kan inte i framtiden expandera vår verksamhet där vi idag är lokaliserade.
- Expansionen av Tenhults samhälle begränsas naturligt av Tenhultssjön och omgivande berg i sydlig och östlig riktning. Då den planerade järnvägen Byarum–Tenhult dras i nordvästlig riktning, blir samhället inlåst och framtida utbyggnad av både bostäder och verksamhetsområden begränsas.
- Den minskade turtätheten mellan Nässjö och Jönköping i Tenhult kommer att få en påtagligt negativ påverkan på våra möjligheter att attrahera och behålla arbetskraft. En väl fungerande kollektivtrafik ska skapa förutsättningar för företag att växa och vara attraktiva arbetsgivare. Den föreslagna satsningen Byarum–Tenhult leder i stället till motsatt effekt för vårt bolag.

4. Förändrade förutsättningar, ökade kostnader och minskade nyttor.

Projektets bärande argument och beräknade nyttor från tiden då åtgärdsvalsstudien utfördes år 2015 har fallit bort. Det planeras ej längre för kombiterminal utmed den nya sträckan och ingen höghastighetsstation i Tenhultsdalen är aktuell. Redan 2015 uppvisade upprustningsalternativet större samhällsnytta⁸, med de förändringar som skett sedan dess är sannolikt upprustningsalternativet ytterligare mer fördelaktigt idag.

- Godstrafikens behov har förändrats genom det planerade triangelspåret i Alvesta och den planerade avvecklingen av Jönköpings godsbangård. I kombination med att både Vaggeryds och Jönköpings kombiterminaler nu etablerats utmed befintliga banan kommer ej projektets ursprungliga godsnyttor kunna uppstå.

⁷ Resandeberäkningar Tabergsdalen. Trivector. 2025-12-03

⁸ SEB Jönköping-Värnamo, kapacitetsbrister, **UA2**, XSY302. SEB Jönköping-Värnamo, kapacitetsbrister, **UA3**, XSY302

- I projektets tidiga skede planerades för fortsatt spårtrafik i Tabergsådalen, senare [utredning har visat att det är omöjligt att kombinera tågtrafik på befintlig bana med det trafikflöde som skapas genom nybyggnationen](#)⁹.
- Kostnaderna för nybyggnadssträckan har ökat från 615 mnkr då åtgärdsvalsstudien utfördes år 2015 till 2 700 mnkr idag.

5. Miljö, klimat och hållbar markanvändning

Den föreslagna nybyggnationen skär genom cirka 25 kilometer obruten mark och tar över 100 hektar i anspråk. En upprustning av befintlig bana kräver däremot mindre än 1 hektar ny mark och minskar utsläppen med mer än 40 000 ton koldioxid under byggskedet. Att dessutom bygga en cirka 4 kilometer längre omväg via Tenhult för genomgående trafik medför ökade utsläpp under hela anläggningens livslängd. Sammantaget innebär detta inte bara betydande miljömässiga nackdelar, utan också en tydlig begränsning av våra möjligheter att utveckla och expandera verksamheten i Tenhult på det sätt som staten och samhället borde främja och inte motverka.

Sammanfattande yrkande och förslag

För att säkerställa att det för samhället bästa alternativet genomförs och att ekonomiska medel ej går förlorade anser Tenhultsföretagarna att regeringen tillser att:

1. En jämförande utredning utförs efter nu gällande förutsättningar. Detta sker lämpligen genom upprättande av två jämförbara samlade effektbedömningar (SEB) där nybyggnation ställs mot upprustning av befintlig bana.
2. Projektdelen Byarum–Tenhult pausas snarast.
3. En sådan jämförelse måste inkludera dolda kostnader för nybyggnadsalternativet, såsom behovet av dubbelspår Jönköping–Tenhult för att undvika reducerad trafik mot Nässjö och en ny station vid A6 för att ersätta station Rocksjön.
4. Produktionsbortfall för jordbruk och industri i Tenhult måste räknas in i kalkylen.
5. Beräkningar måste vara transparenta och redovisas.

Vi är övertygade om att ett korrekt och heltäckande beslutsunderlag, där samtliga relevanta aspekter beaktas, kommer att visa att en upprustning av befintlig järnvägsbana är ett bättre alternativ för samhället i stort och därmed en mer effektiv användning av skattemedel. En sådan lösning ger även KABE AB och Tenhult som ort väsentligt bättre förutsättningar för en långsiktigt hållbar utveckling.

Mikael Blomqvist, VD KABE AB

⁹ Idéstudie för framtida användning av järnvägen i Tabergsådalen. Kreera. 2019-06-26