

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Diarienummer: LI2025/01587

Härmed lämnas följande synpunkter på förslaget till ny nationell plan för transportinfrastruktur, med särskilt fokus på det namngivna objektet **”Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet”**.

I det namngivna objektet ”Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet” finns möjlighet att uppnå större samhällsnytta genom att upprusta den befintliga sträckan Månsarp–Jönköping i stället för att genomföra nybyggnationen Byarum–Tenhult. Till följd av förändrade förutsättningar samt att ny information framkommit krävs en omprövning av projektet.

Behovet av omprövning gäller endast nybyggnadsdelen Byarum–Tenhult som behöver prövas mot upprustning av sträckan Månsarp–Jönköping.

De delar i projektet ”Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet” som berör elektrifiering och upprustning av befintliga sträckor Värnamo–Nässjö/Torsvik är positiva och bör genomföras snarast.

För delprojektet ”Byarum–Tenhult ny järnväg” har nyttorna minskat och kostnaderna ökat vilket innebär att en upprustning av den järnväg som redan finns i stråket är mer fördelaktig ur både samhällsekonomisk och miljömässig synvinkel.

Nedan framförs skäl för varför en omprövning av projektet måste ske:

- **Fler stationer och fler pendlare utmed befintlig järnväg:** Om Byarum–Tenhult byggs upphör spårtrafiken i orterna Månsarp, Taberg, Norrahammar, Hovslätt och Rocksjön. Inom gångavstånd till dessa stationer bor 15 000 personer. Vid en upprustning av befintliga järnvägen kan spårtrafiken i dessa orter i stället utvecklas med moderna stationer och halvtimmetrafik.
- **Fler målpunkter utmed befintlig järnväg:** För regionens pendlare nås både fler arbetsplatsområden och besöksmål i Jönköping om befintliga järnvägen utvecklas, exempelvis Asecs/Ryhov via Rocksjön, Södra Munksjön via en framtida station och Torsvik via 8 minuters busskoppling från Taberg. Vid dessa målpunkter finns länets största arbetsplatsområden och besöksmål.

- **Samma restid kan uppnås på befintlig bana:** Två olika utredningar som utförts av infrastrukturkonsultföretag under åren 2024 och 2025 visar att det går att uppnå restidsmålet på 50 minuter mellan Värnamo–Jönköping genom upprustning av befintliga järnvägen – utan negativ påverkan på fastigheter i tätbebyggda områden. I denna tid ryms stopp vid samtliga av dagens 8 stationer utmed sträckan. Flera utredningar från både Trafikverket och externa konsultföretag visar att en elektrifiering och modernisering av befintliga bana är fullt möjlig att genomföra.
- **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:** Till följd av den planerade avvecklingen av Jönköpings godsbangård, elektrifieringen av Y:et söderut samt det planerade Triangelspåret i Alvesta finns ej längre de behov av godstrafik varken via Byarum–Tenhult eller genom Tabergsådalen som tidigare beräknats.
- **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 sannolikt kräva att Jönköpingsbanan byggs ut till dubbelspår samt att ny station byggs vid A6. Om den befintliga banan i stället upprustas undviks dessa följdinvesteringar.
- **Färre avgångar på länets viktigaste regionalbana:** När Jönköpingsbanan överbelastas tvingas 9 avgångar per dygn mellan Jönköping–Nässjö slopas när två tågflöden ska rymmas på samma enkelspår. Effekten blir försämrade pendlingsmöjligheter för dem som reser mellan Jönköping–Nässjö samt Forserum och Tenhult som ligger utmed sträckan. Färre avgångar försämrar för hela Jönköpingsregionens invånare vid pendling mot Stockholm eller Malmö/Köpenhamn.
- **Miljö- och klimatpåverkan:** En nybyggnad tar över 100 hektar mark 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 medan den planerade nybyggnationen skär genom 25 km obruten mark. En nybyggnation beräknas släppa ut ca 40 000 ton mer CO₂ i byggskedet jämfört med upprustning, samt orsaka större utsläpp vid framtida drift då tågen kör en längre sträcka (en omväg på 4 km via Tenhult, vilket innebär cirka 6 000 mil längre total körsträcka per år).
- **Industri- och livsmedelsproduktion:** När 25 km ny järnväg skär sönder landskapet försämrar förutsättningarna för jordbruksproduktionen och minskar därmed möjligheten till lokal och regional livsmedelsproduktion. När den planerade järnvägen omringar Tenhults industriområde försämrar företagens utvecklingsmöjligheter – med

färre arbetstillfällen och mindre skatteintäkter som följd. En upprustad befintlig järnväg ökar i stället företagens möjligheter till kompetensförsörjning då den förser stora befolkningscentra och de stora arbetsplatsområdena med snabb kollektivtrafik samtidigt som ökad turtäthet och förbättrad arbetspendling på Jönköpingsbanan möjliggörs.

- **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. 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.
- **Ökade kostnader:** År 2015 uppgav Trafikverket att den nya sträckan skulle kosta 615 mnkr. Denna kostnad har idag ökat till 2 700 mnkr.
- **Påverkan på fritidsområde:** Styrelsen för Konungsö stugförening ser en betydande risk för att en järnvägsdragning Tenhult-Byarum skulle få en stor påverkan på vårt fritidshusområde med avseende på rekreation, friluftsliv och möjligheten att ha ett tyst och naturnära boende, knappt 15 minuter från centrala Jönköping. Vi instämmer i de generella synpunkterna på kravet att de båda alternativen (nybyggnation kontra upprustning av befintlig sträcka) måste utredas ordentligt, och att det för oss boende skulle innebära en stor negativ påverkan med ny sträcka, både under den omfattande byggtiden och under den eventuella driften.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis förordas att regeringen låter utreda om den största nyttan uppstår genom en nybyggnation mellan Byarum–Tenhult eller genom en upprustning av befintliga sträckan Månsarp–Jönköping. En sådan utredning måste göras med grund i nu rådande förutsättningar och med transparenta beräkningar och bedömningar.

Konungsö stugförening

Karl-Axel Jönsson, ordförande

birgitta.utterberg@gmail.com

Mikael Bergström, styrelseledamot

mikael.bergstrom57@gmail.com

