



Tenhults LRF-avdelning

genom Karin Lindström

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

Tenhultsortens LRF-avdelning samlar 133 medlemmar i och kring Tenhult och företräder de gröna näringarnas intressen i området. Vi lämnar härmed våra synpunkter på förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen, med särskilt fokus på objektet "**Värnamo – Jönköping/Nässjö elektrifiering och höjd hastighet**".

Tenhults LRF-avdelning ser positivt på projektets delar som avser elektrifiering och upprustning av befintlig sträckning Värnamo–Nässjö/Torsvik, men vi motsätter oss bestämt delprojekten "Byarum–Tenhult ny järnväg" samt "Huskvarna–Tenhult, nytt mötesspår" som båda innebär nybyggnation genom obruten jord- och skogsbruksmark.

Huvudsakliga skäl för varför vi motsätter oss nybyggnadsdelarna:

1. Nybyggnationen står i konflikt med nationella mål för livsmedelsförsörjning:

Sveriges nationella livsmedelsstrategi syftar till att öka produktionen och stärka självförsörjningsgraden av livsmedel. Att i detta läge exploatera över 100 hektar mark då det finns ett fullgott alternativ är oacceptabelt.

- Klyvning av mark: Nybyggnationen skär genom 25 km obruten mark. När åkermark klyvs uppstår små, svårbrukade skiften som ofta leder till att marken tas ur produktion och planteras med skog.
- Indirekta produktionsbortfall: Förutom den direkt ianspråkstagna arealen skapas barriäreffekter som försvårar logistik för maskiner och djurflyttning, vilket sänker lönsamheten och konkurrenskraften för de lokala lantbruksföretagen.

2. Lagstöd för bevarande av brukningsvärd jordbruksmark: Enligt Miljöbalken (3 kap. 4 §) får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på annan mark.

- Eftersom det finns ett tekniskt genomförbart alternativ¹²³⁴⁵ – upprustning av befintlig bana genom Tabergsdalen – som inte tar någon ny jordbruksmark i anspråk, anser vi att nybyggnadsalternativet strider mot Miljöbalkens intentioner.
- Med grund i att upprustning av befintlig bana innebär 5 fler stationer, bättre tillgodoser människors pendlingsbehov och undviker en överbelastning av Jönköpingsbanan i kombination med att tidigare upprättade samlade effektbedömningar (SEB) uppvisat större samhällsekonomisk nytta för upprustningsalternativet anser vi ej heller att ett sådant väsentligt samhällsintresse föreligger i nybyggnadsalternativet som miljöbalken kräver.

3. Felaktiga beslutsunderlag i tidigare utredningar: Det valda alternativet i åtgärdsvalsstudien från 2015 vilade på antagandet att nybyggnation krävdes för att nå restidsmålet.

- Senare granskning och utredningar har visat att restidsmålet om 50 minuter kan nås på befintlig bana, förutsatt att jämförelsen görs på lika villkor gällande antal stopp eller att befintliga banans spårgeometri optimeras.
- I åtgärdsvalsstudien beaktades ej påverkan på jordbruk och dess livsmedelsproduktion. Först i senare lokaliseringsutredning har detta beaktats. I denna lokaliseringsutredning jämfördes dock endast flera olika alternativ av nybyggnation mot varandra. Vi anser att det är oförenligt med såväl Miljöbalken samt Lagen om byggande av järnväg att i lokaliseringsutredningen avstå från jämförelse med nollalternativet/upprustning av nollalternativet. Detta innebär en bristfällig alternativredovisning enligt 6 kap. 35§. Miljöbalken, då Trafikverket underlåtit att på lika villkor utreda det alternativ som innebär minst miljöintrång och bäst hushållning med markresurser.

4. Förändrade förutsättningar: Sedan nybyggnadsalternativet valdes år 2015 har flera av projektets ursprungliga nyttor upphört

- Det finns inte längre några planer på höghastighetsstation i Tenhultsdalen där den planerade sträckan ansluter till Jönköpingsbanan. Stationen planerades senare till Södra Munksjön och projektet med höghastighetsjärnvägar är nu helt nedlagt.
- Projektets ursprungliga godsnyttor kommer i praktiken realiseras genom andra strategiska åtgärder som blivit kända på senare tid. De förväntade godsnyttorna löses på ett bättre vis genom det tillkommande triangelspåret i Alvesta, den planerade avvecklingen av Jönköpings godsbangård samt etableringen av Jönköpings kombiterminal utmed den befintliga banan. Sammantaget innebär dessa planerade förändringar att behovet av en nybyggd sträcka för godstrafik har upphört.

5. Miljö- och klimatpåverkan: Att bygga 25 km ny järnväg genom obruten mark innebär avsevärt större koldioxidutsläpp jämfört med att upprusta befintlig bana. En upprustning

¹ Jönköpingsbanan och Y:et. Trafikverket. 2012

² Kontakledningsinventering Tabergsdalen. Vectura Consulting AB 2013

³ Åtgärdsvalsstudie järnvägen Värnamo- Jönköping. Trafikverket 2015

⁴ Spårgeometrisk analys Jönköping-Värnamo. Tann Infrateknik AB. 2025-02-23

⁵ Spårbyte och elektrifiering Jönköping-Vaggeryd Genomförbarhetsanalys.Tüv Süd Sverige AB.2025-03-14

kräver under 1 hektar ny mark och bevarar landskapets ekosystemtjänster och koldioxidbindande förmåga i skog och mark. En upprustning av befintliga banan möjliggör att jordbruksföretagen kan fortsätta utvecklas och bidra med livsmedelsproduktion vilket minskar behovet av importerade livsmedel till Sverige.

6. Inga behov av följdinvesteringar på Jönköpingsbanan vid upprustning: Vid en upprustning av befintlig bana förblir trafikströmmarna från Värnamo och Nässjö separerade ända fram till Jönköping. Genom att behålla dagens infrastruktur via Tabergsdalen undviker man att belasta Jönköpingsbanan (sträckan Jönköping–Tenhult) med ytterligare trafik. Detta eliminerar behovet av mötesspåret mellan Huskvarna - Tenhult och säkrar ett mer robust och störningsfritt järnvägssystem.

Sammanfattningsvis yrkar Tenhultsortens LRF-avdelning att:

1. Planeringen för "Byarum–Tenhult ny järnväg" och "Huskvarna–Tenhult nytt mötesspår" avbryts.
2. Resurser och ekonomiska medel omfördelas från nybyggnadsdelarna till upprustning av befintliga järnvägen mellan Månsarp - Jönköping
3. Livsmedelsberedskap och värnande om produktionsjordbruk prioriteras, i enlighet med nationella mål och gällande lagstiftning