



2025-12-30

Vänsterpartiet i Jönköpings
kommun och län
Svavelsticksgård 17
553 15 Jönköping

jonkoping@vansterpartiet.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, LI2025/01587 gällande objekt ID JSY 1802, Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet

Vänsterpartiet i Jönköpings kommun och län anser att det måste göras en ny beräkning för de båda möjliga alternativen till tågtrafik mellan Jönköping och Värnamo.

Den åtgärdsvalsstudie som gjordes innan alternativet ny bana mellan Tenhult och Byarum valdes, har visat sig vara behäftad med så stora fel att en ny analys måste göras. I de nya beräkningarna ska justerade och nytillkomna data användas som grund. Bland annat gäller det nya kostnader, resonemang för restider, befintligt och kommande resandeunderlag, godstransporternas omfattning och den miljöbelastning de båda alternativen orsakar.

De påståenden (från representanter från Trafikverket) om omöjligheterna att rusta upp befintlig bana har inget stöd i de utredningar som gjorts. Tvärtom visar dessa samfällt att elektrifiering och upprustning är möjlig inom nuvarande banområde. (2, 3, 4, 5, 6)

Att rusta upp befintlig bana är fullt möjligt och ansluter bättre till den fyrstegsprincip Trafikverket ska arbeta efter samt till EU:s direktiv om energieffektivitet.

I en ny jämförelse behöver följande beaktas.

Slutsatser om önskad restid måste omprövas

Underlaget för beslutet om max 50 minuters restid är synnerligen svagt (1). Den undersökning som används är 20 år gammal och gäller resa mellan hemmet och arbetsplatsen, alltså dörr till dörr. Helt godtyckligt och felaktigt har man utifrån den bestämt att 50 minuters pendlingstid med tåg utgör en absolut gräns. Detta beslut ledde till att man har planerat en bana som teoretiskt skulle kunna ge en restid på 50 minuter för resenärer mellan Värnamo och Jönköping, om man bara stannar på två stationerna. Man lämnar således en stor del av nuvarande tågpendlare utan

tågförbindelse för att en liten minoritet ska kunna resa hela sträckan på 50 minuter. Senare utredning (66, 67) har visat att restiden, med upprustning av nuvarande järnväg och åtta stopp, går att få ner till under 55 minuter. Resandeunderlaget skulle bli flerfaldigt större.

Resandeunderlaget och större målpunkter måste beaktas för hela sträckan

Det är positivt ur många aspekter att få över resande från bil till tåg (eller buss). Större delen av dagens och morgondagens resandeunderlag, utmed nuvarande sträckning Jönköping – Värnamo, har start och/eller målpunkt norr om Vaggeryd. Dessutom finns ett ansevärt resandeunderlag för tågresor från/till dessa stationer och arbetsplatser i Vaggeryd – Skillingaryd. Samtliga dessa skulle bli utan spårbyten kollektivtrafik om den befintliga banan ersätts med ny sträckning Byarum – Tenhult. (5)

Ytterligare en stor arbetsplats, kriminalvårdsanstalten i Hörle norr om Värnamo, tillkommer efter 2030. Den kommer att behöva arbetskraft inte bara från Värnamo utan även från orter norr därom. Därför bör möjligheterna för ett tågstopp även i Hörle läggas in i planeringen.

Felaktiga beräkningsunderlag för kostnader, samhällsekonomisk nytta och samlad effektbedömning

Kostnaderna för nybyggnadsalternativet var kraftigt underskattade när valet gjordes. En ny, seriös kostnadsberäkning för båda alternativen måste göras. Felaktigt underlag vad avser potentialen för antal resande har gjort att beräkningen av den samhällsekonomiska nyttan med ny bansträckning har överskattats. Detta gäller även godstrafiken.

Felaktiga antaganden om godstrafiken

Antalet godståg som i framtiden (år 2045) kommer via Jönköping med destination Torsvik är enligt Trafikverkets senaste prognos ett fåtal. Antalet som Trafikverket räknat med i den samlade effektbedömningen för ny bansträckning är kraftigt överskattat. Dessutom görs jämförelsen med dagens bansträckning utan upprustning. En korrekt effektbedömning måste utgå från förutspådd trafik och jämförelse med tänkt alternativ.

Med elektrifiering och upprustning av befintlig bana kommer det inte att vara några svårigheter, varken tekniskt eller platsmässigt, att köra godstågen direkt Jönköping - Torsvik.

Julia Löf, Vänsterpartiet i Jönköpings kommun

Mikael Ekvall, Vänsterpartiet i Region Jönköpings län

Referenser

- (1) Johansson, Börje m fl. Commuters non-linear response to time distances, 2003
- (2) Jönköpingsbanan och Y:et. Trafikverket, 2012
- (3) Kontaktledningsinventering Tabergsdalen. Vectura 2013
- (4) Åtgärdsvalsstudie järnvägen Jönköping - Värnamo. Trafikverket 2015
- (5) Spårbyte och elektrifiering Jönköping – Vaggeryd Genomförbarhetsanalys. Tuv Süd 2024
- (6) Vaggerydsbanan- spårgeometrisk analys. Tann infrateknik 2025