

Yttrande

2022-01-25

Diarienummer: KLK 2022/17

Näringsdepartementet

Dnr: I2021/02884

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över remiss ”Nationell transportplan 2022-2033”, TRV 2021/79143**Inledning**

Eksjö kommun ser positivt på den satsning som görs genom ökade anslag till transportinfrastrukturen i Sverige. Vi är dock mycket bekymrade över den kostnadsutveckling som sker och kan konstatera att transportplanen genomsyras av Trafikverkets slutsatser att satsningarna är långt ifrån tillräckliga för att nå transportplanens syften.

Den nationella transportplanen har stor påverkan på Eksjö kommuns utveckling och därför lämnas detta enskilda yttrande över nationell transportplan utöver de inspel som gjorts till Region Jönköpings län inför regionens/kommunernas gemensamma yttrande.

Förslaget till Nationell transportplan 2022-2033 säkerställer inte nödvändiga resurser för att upprätthålla dagens funktionalitet och återta eftersatt underhåll, vare sig inom väg- eller järnvägssystemet, vilket är mycket oroande.

Föreslagna satsningar

Eksjö kommun ser positivt på de satsningar som föreslås på väg 40 och att de tidigare namngivna projektet 2+1 väg Nässjö-Eksjö kan påbörjas under 2022 samt att Förbifart Eksjö återfinns i planen. Även järnvägsåtgärderna på Södra stambanan, Jönköpingsbanan och Värnamo-Jönköping/Nässjö (Y:et) med vidare elektrifiering till Eksjö är positiva åtgärder för Eksjö kommun och regionen utveckling.

När det gäller väg 40 kommer föreslagna åtgärder i Eksjö kommun att förbättra restid, trafiksäkerhet och attraktivitet samt bidra till en viss arbetsmarknadsförstoring väster ut ur ett Eksjö perspektiv. Brister kvarstår dock i huvuddelen av väg 40:s sträckning genom Eksjö kommun.

Huvuddelen av kommunens tätorter påverkas av väg 40. Vägen saknar mittseparering, relevanta omkörningsmöjligheter samt viltstängsel på huvuddelen av sträckan mellan Eksjö och Mariannelund. Vägen har stor

miljöpåverkan på berörda orter och står även inför hotet om sänkt hastighet från 90km/h till 80km/h. I ett nationellt perspektiv är Eksjö kommuns andel av väg 40 mellan Göteborg och Västervik en tydlig bromskloss i systemet som bör ses över i kommande planrevideringar.

När det gäller Jönköpingsbanan vill vi poängtera att även efter att planerade åtgärder genomförts kommer kapacitetsbrister, delvis låg reshastighet och trafiksäkerhetsbrister att kvarstå. Dessa problem behöver hanteras i denna och kommande planrevideringar. På längre sikt bedöms en dubbelspårsutbyggnad vara nödvändig. En fortsatt utveckling av Jönköpingsbanan tillsammans utvecklad tågtrafik till följd av upprustning och elektrifiering till kommunhuvudorterna på Småländska Högländet bedömer Eksjö kommun ligga i linje med de transportpolitiska målen samt ge förutsättningar för ett utökat hållbart resande.

Med de satsningar som nu föreslås kvarstår ett antal mil oelektrifierad järnväg med eftersatt underhåll i Jönköpingsregionen. Eksjö kommun kan konstatera att elektrifiering av sträckan Nässjö till Eksjö kommer att genomföras vilket är glädjande men uppfattar samtidigt brister i systemsynen i ett större perspektiv. Flera banor i länet exempelvis Vetlandabanan saknar idag tillfredställande standard och elektrifiering. Detta bidrar tydligt till utmaningar för att skapa attraktiva tågupplägg regionalt med nationella kopplingar främst via Södra stambanan och till framtida höghastighetståg.

En annan planerad satsning, som i förra planrevideringen återfanns i Trafikverkets förslag till transportplan +10%, har också tryckts ut ur planen pga kostnadsutvecklingen för befintliga projekt i nu gällande plan. Åtgärden kallad "Tretågsstation Forserum" skulle gynna de ökande anspråken på tågtider för såväl gods- som persontrafik på Jönköpingsbanan.

Kostnadsutveckling och samhällsekonomiska analyser

Som nämndes inledningsvis ser Eksjö kommun med stor oro på den generella kostnadsutveckling Trafikverket presenterar. Detta drabbar Eksjö såväl som andra kommuner genom att nyttor uteblir helt eller att krav ställs på kommuner om ny eller utökad medfinansiering. Principiellt anser vi att investeringar i det nationella transportinfrastruktursystemet ska ske utan kommunal medfinansiering.

Av stor vikt är också att fler utredningar kommer till stånd som kan visa på effektiviseringar i Trafikverkets verksamhet och grundligt se över vilka faktorer som driver den kostnadsutveckling vi nu ser.

Nya stambanor och budgetnivå för den nationella transportinfrastrukturen

Vi vill framhålla vikten av att satsningen på nya stambanor finansieras utanför ordinarie budgetram för den nationella transportinfrastrukturen.

Nya stambanor handlar om en samhällsbyggnadsatsning för framtiden som skapar möjligheter för miljömässigt hållbara resor och frigör kapacitet på befintliga banor samtidigt som den genererar byggande av bostäder. Utbyggnaden behöver ske så ändpunkter knyts samman och nyttan kommer

i närtid, vilket innebär att en extern finansiering behöver säkerställas vid sidan av prioriteringar i den nationella planen. Osäkerhet råder fortfarande om stationslösningar i flera orter. Här vill Eksjö kommun understryka att stationernas lokalisering är avgörande för trafikeringsunderlagets storlek. För Eksjö och hela Höglandet, ca 110 000 invånare, är det helt avgörande med en direktanslutning av Jönköpingsbanan österifrån till en framtida höghastighetsstation i Jönköping för att nya höghastighetsbanor ska ge någon reell nytta för våra invånare och vårt näringsliv.

Annelie Hägg
Kommunstyrelsens ordförande

Mikael Wärnbring
Samhällsbyggnadschef
Samhällsbyggnadssektorn