

Infrastrukturdepartementet

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Infrastrukturdepartementet har berett Jönköpings kommun tillfälle att senast den 28 februari yttra sig i ovan rubricerade ärende. Jönköpings kommun lämnar följande synpunkter.

Nya stambanor

Behovet av nya stambanor lyfts fram i förslaget med målet att de i sin helhet ska stå klara år 2045. Det är positivt att de nya stambanorna nu finns med i en långsiktig planering, men Jönköpings kommun vill understryka att det skulle behöva gå avsevärt fortare med färdigställandet. Ett tungt vägande skäl är att de stora, positiva samhällseffekterna som följer av dem, bland annat i form av större arbetsmarknadsregioner, först uppstår när de finns på plats i sin helhet.

I dagsläget är arbetspendlingen mellan Jönköping-Borås/Göteborg och Jönköping-Linköping/Norrköping nästan obefintlig. Detta förklaras med ett glest trafikutbud och långa restider på grund av bristande infrastruktur. Med en utbyggnad av nya stambanor kortas restiderna väsentligt samtidigt som en ökad turtäthet möjliggörs. För Jönköping, som utgör knutpunkt för de nya stambanorna, förväntas pendlingseffekterna bli stora då de förkortade restiderna ökar tillgängligheten och integrerar arbetsmarknader som tidigare har varit åtskilda. Kortade restidsavstånd ger stora effekter på företagens kompetensförsörjning samtidigt som det ger helt nya utvecklingsförutsättningar för orterna längs med de nya stambanorna.

För Jönköpings del är det mycket angeläget att den formella planprocessen kan starta tidigare än år 2026, som föreslås i planförslaget. Jönköpings kommun är i stort behov av att få klarhet kring var en framtida station ska placeras. Idag finns en stor problematik för stadens utbredning och utveckling då osäkerheten kring stationsplaceringen ligger som en våt filt över stora delar av kommunens utvecklingsområden. Att starta en lokaliseringsutredning snarast finner Jönköpings kommun mycket angeläget och det är svårt att se att Trafikverket inte skulle ha möjlighet att påbörja detta arbete innan år 2026 då kostnaden är relativt begränsad. Detta är en akut fråga för Jönköpings fortsatta utveckling vad gäller bostadsbyggande och utrymme för verksamheter. Jönköpings kommun är villig att diskutera förskottering av medel för att möjliggöra en tidigareläggning av lokaliseringsutredningen.

Sammanfattningsvis vill Jönköpings kommun således framhålla följande när det gäller de nya stambanorna:

- Lokaliseringsutredning för stationsläget i Jönköpings påbörjas snarast möjligt. Jönköpings kommun är villiga att diskutera en förskottering för att tidigarelägga utredningen.
- Nya stambanor bör byggas ut i snabb takt för att realisera de nyttor som ett helt utbyggt system medför, öka kapaciteten, avlasta befintliga stambanor och öka tillförlitligheten i järnvägssystemet.
- Nya stambanor bör byggas för 320 km/h.

Jönköpingsbanan, Station A6/Ryhov

Jönköpings kommun, Trafikverket och Region Jönköpings län har under 2021 tagit fram en gemensam avsiktsförklaring med syftet att verka för en ny station vid A6/Ryhov på Jönköpingsbanan. Stationen som också ska fungera som mötesspår är en mycket prioriterad åtgärd då den förväntas öka antalet resenärer på Jönköpingsbanan samtidigt som en mötesstation mellan Jönköping och Huskvarna skapar bättre robusthet och återställningsförmåga för person- och godstågen på sträckan Jönköping-Nässjö. Trafikverkets analyser visar även att investeringen är mycket samhällsekonomiskt lönsam. Jönköpings kommun anser att det är mycket angeläget att åtgärden tas med i den nationella planen för att öka det hållbara resandet och öka kapaciteten på Jönköpingsbanan.

Järnväg, Värnamo-Jönköping/Nässjö (Y:et)

Jönköpings kommun anser att förslaget om elektrifiering samt höjd hastighet på järnvägen mellan Jönköping/Nässjö-Vaggeryd-Värnamo är en angelägen investering som kommer vara till nytta för hela regionen. I investeringen finns även angelägna åtgärder på Jönköpingsbanan såsom mötesstation Tenhult-Huskvarna och mellanblockssignaler. Jönköpings kommun anser att dessa åtgärder är ytterst angelägna att genomföra för att säkra kapaciteten på sträckan mellan Jönköping C och Tenhult. Jönköpings kommun ser det därmed som naturligt att åtgärderna mellan Jönköping C och Tenhult kommer först i genomförandet av projektet.

Riksväg 26/47

Väg 26/47 mellan Hedenstorp och Månseryd, som är planerad som en 2+2 mittseparerad väg, skjuts enligt planförslaget fram i tiden och cirka 65 % av kostnaderna hamnar efter 2033. Vägplanen har kommit relativt långt och ett samrådsförslag har varit utskickat för synpunkter. Planerad byggstart har varit 2025. Kommunen planerar för större exploateringar i och runt Hedenstorp för verksamheter och dessa kommer att belasta vägen ytterligare och särskilt de på- och avfarter till det kommunala vägnätet som i dag är underdimensionerade. Jönköpings kommun anser att det är viktigt att de på- och avfarter som är hårt belastade ska prioriteras och påbörjas enligt tidigare planering.

E4

I planförslaget finns åtgärden ”Trafikplats Ljungarum” med för att förbättra kapaciteten på E4:an vilket är viktigt. Ytterligare behov finns av åtgärder för att förbättra kapaciteten på E4:an och Trafikverket har i sitt +10% alternativ lyft upp trafikplats Ekhagen som en viktig förutsättning för framtida kapacitetsförstärkning. Det finns en tydlig koppling mellan behovet av kapacitet och stadens utveckling. Dessa båda åtgärder löser kapacitetsproblematiken på E4:an men de löser inte den långsiktiga problematiken med buller och barriäreffekter som en

motorväg genom centrala delar av staden för med sig. Ökad kapacitet i vägsystemet, samtidigt som staden växer, leder till ökad trafik vilket bidrar till ökad barriäreffekt och bullerproblematik samtidigt som det motverkar Jönköpings kommuns arbete med utveckling av hållbara trafikslag. Det är nödvändigt med ett fortsatt gemensamt arbete mellan Jönköpings kommun och Trafikverket för att finna långsiktiga lösningar för E4:an och stadens utveckling, både vad gäller kapacitets- och barriärproblematik.

Väg 40

I november 2016 presenterade Region Jönköpings län, Jönköpings kommun och Ulricehamns kommun en åtgärdsvalsstudie för väg 40, delen Hester-Haga. Sträckan är cirka 44 km och den del av förbindelsen mellan Stockholm och Göteborg som i dagsläget ännu inte har motorvägsstandard. Vägen är utformad som 2+1 väg med hastighetsgränsen 100 km/h och bitvis 70 km/h. Den aktuella sträckan är störningskänslig med låg tillförlitlighet och varierande hastigheter som föranleder att vägen blir en flaskhals på sträckan Göteborg-Stockholm. Vägen utgör dessutom den viktigaste länken mellan Jönköping och Göteborgsregionen, till stor del beroende på de bristfälliga tågförbindelserna. Jönköpings kommun har stor efterfrågan på industrimark och ett nytt verksamhetsområde med god koppling till väg 40 är under planering.

I åtgärdsvalsstudien konstateras att om inga investeringar görs kommer förväntad trafikökning att förstärka många av dagens brister och problem. Möjligheterna till omkörning kommer att minska, vilket ger varierande hastigheter och försämrad körkomfort. Störningarna kommer att öka, restiderna svårare att förutse, framkomligheten och trafiksäkerheten i korsningar försämras. Förhållandena för oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon försämras ytterligare. Jönköpings kommun anser att vägsträckan är viktig att utveckla i ett längre perspektiv.

Generella synpunkter

Jönköpings kommun anser att det är positivt att särskilt fokus lagts på de statliga järnvägarnas drift, underhåll och reinvestering i planförslaget. Jönköpings kommun anser att det krävs ytterligare satsningar på järnvägen om den på allvar skall kunna bidra till det transportpolitiska målet om en hållbar transportförsörjning samt omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer. En snabb utbyggnad av nya stambanor för höghastighetsjärnväg bidrar till att målet uppnås.

Jönköping är ett logistiskt centrum för södra Sverige och näringslivet här efterfrågar bättre och utökad järnvägskapacitet. Många branscher strävar efter att minska klimatavtrycket. Järnvägen är både energieffektiv, bra för klimatet och kapacitetsstark.

Det finns en problematik med kostnadsökningar för planerade projekt. Del av ökningarna kan förklaras av dyrare insatsvaror och ökning av bygg- och anläggningskostnader. Kostnadsökningarna kan också förklaras av att det i tidiga planeringsskeden är svårt att förutse de faktiska kostnaderna när projektet påbörjas. Det är positivt att Trafikverket har påbörjat ett angeläget arbete med att få mer träffsäkra kostnadsunderlag.

Trots att den totala ramen för transportinfrastrukturen ökat är det inte tillräckligt för att tillgodose de stora behoven av såväl upprustning av som nyinvestering i

väg och järnväg som finns över hela landet. Kan inte väsentligt större ekonomiskt utrymme skapas inom ramen för anslagsfinansieringen måste den kompletteras med alternativ finansiering, exempelvis lånefinansiering av nyinvesteringar. Bristerna i den statliga transportinfrastrukturen är nu så stora och påtagliga att de utgör hinder för utveckling i stora delar av landet. Nyetableringar av företag försvåras, redan etablerade företag inte kan växa och ökat bostadsbyggande hindras. Följden blir färre nya arbetstillfällen och bromsad ekonomisk tillväxt.

JÖNKÖPINGS KOMMUN

Ann-Marie Nilsson
Kommunstyrelsens ordförande

Johan Fritz
Stadsdirektör