

Till
Diariennr: N2013/2942/TE
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Förslag:

Remissyttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Regionförbundet och Landstinget i Jönköpings län, som också är regional kollektivtrafikmyndighet har beretts tillfälle att yttra sig över Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Vi vill starkt understryka behovet av åtgärder som förbättrar standard och kapacitet på länets väg- och järnvägsnät. De åtgärder som föreslås i planförslaget är alla mycket angelägna och bör genomföras så snart som möjligt dock är dessa åtgärder långt ifrån tillräckliga. Varje år som går utan att dessa åtgärder är genomförda hämmar tillväxten i regionen och samverkan med kringliggande regioner.

Regionförbundet och Landstinget i Jönköpings län anser att:

- De åtgärder som föreslås på de regionala järnvägarna är bra men tyvärr otillräckliga och allt för sent under planperioden. Regionförbundet har i den regionala transportplanen avsatt en stor summa för satsningar på de regionala järnvägarna och denna regionala kraftsamling måste nu matchas i den nationella planen.
 - De investeringsåtgärder på Jönköpingsbanan som föreslås i planförslaget är ett viktigt första steg men måste genomföras tidigare än vad planförslaget anger. Vidare måste kraftfulla kapacitetsförstärkningar planeras och ingå i planens slutversion.
 - Att Järnvägen Värnamo-Vaggeryd-Jönköping/Nässjö (Y:et) upprustas är angeläget och positivt. Det är även välkommet att Trafikverket planerar att starta en åtgärdsvalsstudie för att utreda lösningar för att elektrifiera samt ytterligare öka kapaciteten och sänka restiderna på sträckan, en diskussion om finansiering och planering av genomförandet måste dock ske parallellt med utredningsarbetet.
- Att byggandet av höghastighetsjärnvägarna Ostlänken och delar av sträckan Göteborg-Borås ingår i planförslaget är mycket positivt samtidigt som en fortsatt utredning av övriga sträckor och då i först hand sträckan Borås-Jönköping-Linköping bör inledas snarast.
- Att kraftfulla satsningar för att öka transportkvalitet och tillförlitlighet på Södra stambanan måste tydliggöras i planen. Den kraftigt försämrade punktligheten för snabbtågen som har skett under senare år, innebär också negativa effekter för anslutande

regionaltåg vilket påverkar benägenheten att pendla och därmed regionens utvecklingsmöjligheter.

- I enlighet med regeringens direktiv skall objektet 26/47 Månseryd-Mullsjö genomföras så fort som möjligt.
- Rv40 Nässjö-Eksjö och rv 40 förbi Eksjö bör ses som ett sammanhållet objekt och genomföras under planperiodens första halva.
- För att uppnå en enhetlig motorvägsstandard på stråket Stockholm – Jönköping - Göteborg skall utbyggnad av riksväg 40 delen Ulricehamn-Jönköping till motorväg ingå i den slutliga planen.

Övergripande synpunkter och kommentarer till planförslaget

Transportsystemet är en grundläggande del av samhället och ett väl fungerande transportsystem är avgörande för att vårt samhälle ska fungera och utvecklas. Regionförbundet och Landstinget i Jönköpings län ser därför mycket positivt på planförslagets tydliga satsning på insatser för förebyggande drift och underhåll samt reinvesteringar och trimning i den befintliga infrastrukturen, inte minst vad det gäller järnvägssystemet.

Samtidigt är det beklagligt att ett land som Sverige inte har kommit längre. Att huvudfrågan i en plan för transportsystemets utveckling fram till år 2025 är att få de grundläggande funktionerna att fungera är en stor besvikelse. Detta är också ett uttryck för den underinvestering som har skett under lång tid vilket innebär att den totala ramen för planperioden tyvärr är lång ifrån tillräcklig för att möta de mål som samhället har satt upp.

Infrastruktur ger tillväxt

Jönköpings län, landets sjätte största län, är en strategisk region i Sverige. Vi är ett län som präglas av stadig utveckling och framtidstro. Tillväxten är stark med ett väl utvecklat näringsliv med driftiga entreprenörer, vår region har näst högst andel förvärvsarbetande i hela landet. Tillverkningsindustrin är basen för arbetsmarknaden, men det finns många andra områden där länet tillhör landets främsta exempelvis logistikbranschen med många stora aktörer verksamma i länet.

Högskolans betydelse för Jönköpings län är central. Studenter från olika delar av landet och utlandet har här möjlighet att utbilda sig till de yrken länets företag efterfrågar. För att länet även i framtiden ska utvecklas, bidra till landets tillväxt och generera skatteintäkter till statskassan krävs satsningar bland annat i förbättrad infrastruktur. Regionförbundet och Landstinget ser det som en klok investering att satsa på infrastrukturen i Jönköpings län. Vi anser att länet på ett mycket positivt sätt kan bidra till rikets framtida tillväxt om rätt infrastrukturinvesteringar görs i länet.

Planering av statlig infrastruktur kräver löpande dialog

Trafikverket har på regeringens uppdrag tagit fram ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025, parallellt har det i varje län tagits fram en regional plan för transportsystemet. I Jönköpings län ansvarar Regionförbundet Jönköpings län för framtagandet av den regionala transportplanen. Planerna på nationell och regional nivå pekar ut de viktigaste satsningarna inom transportinfrastrukturen för de kommande tolv åren.

Planerna har tagits fram enligt det nya planeringssystemet som beslutades av riksdagen 2012. I korthet innebär det nya planeringssystemet att planerna är mer detaljerade och precisa för de närmaste åren och mer öppna och flexibla för åren i slutet av planperioden. För den

nationella planen skall även riksdagen fatta årliga beslut om byggstarter och finansiering för de kommande åren.

Framtagandet av de långsiktiga infrastrukturplanerna är en mycket omfattande process och för att åstadkomma den bästa utvecklingen i riket och respektive län är det viktigt att de olika planerna kompletterar varandra likväl som planerna skall komplettera och harmonisera med andra planer och program på både lokal, regional och nationell nivå. Detta gäller allt från trafikförsörjningsplaner till översiktsplaner och klimat- och energistrategier.

I framtagandet av den nationella planen har dialogen med omvärlden främst skett genom Trafikverkets regioner. Vi anser att den löpande dialogen med Trafikverkets region Syd har fungerat väl och förutsätter att den löpande dialogen på ett positivt sätt fortsätter under planperioden. En löpande dialog är mycket viktigt för att hitta lösningar och diskutera finansiering med hänsyn till att riksdagen skall fatta årliga beslut om bland annat byggstarter och finansiering.

Höghastighetsjärnvägar

Kapacitetsproblemen är stora på många håll i det svenska järnvägsätet. Dessa kapacitetsproblem har i stor utsträckning sin grund i att alla typer av tåg skall samsas på samma banor. Hastighetsskillnaden ger upphov till minskad kapacitet. Det leder till förseningar för så väl persontåg som godståg. Med separerade banor för snabba respektive långsammare transporter skulle kapaciteten öka kraftigt på det svenska järnvägsnätet. Det skulle ge möjlighet till betydligt fler persontransporter och betydligt mer gods på järnväg. Detta i sin tur skulle medföra bättre miljö på grund av minskade utsläpp och förbättrad trafiksäkerhet. Detta är helt i linje med vad EU förespråkar och vad Regeringen har som målsättning.

I regeringens direktiv anges att Ostlänken och delar av sträckan Göteborg-Borås skall finnas med i planförslaget och att de ska utgöra delar av de framtida nya stambanorna i landet. Regionförbundet och Landstinget i Jönköpings län anser att det är ett bra första steg men utredningar visar tydligt att man inte får ut full effekt av dessa satsningar förrän hela systemet är utbyggt. Självklart bör därför målsättningen vara att helheten skall bli klar så snart som möjligt. Därför bör nu Trafikverket få uppdraget att snarast möjligt ta fram de utredningar som krävs för resterande delar av de nya stambanorna.

När det gäller utredningar för exempelvis delen Borås-Jönköping-Linköping är vi beredda att på bästa möjliga sätt bidra till en snar start och snabbt genomförande av nästa steg i planeringsarbetet.

De nya banorna från Stockholm via Jönköping till Göteborg (Götalandsbanan) respektive Öresundsregionen (Europabanan) skall naturligtvis byggas med modernast möjliga teknik och standard. Det innebär att de bör medge hastigheter på 300-320 km/h.

Prioriteringsgrunder vid tilldelning av spårkapacitet och ERTMS

Den beräkningsmodell som Trafikverket i dag använder för att prioritera tåglägen missgynnar med all tydlighet de regionala och lokala tågsystemen, vilka har en mycket viktig roll för att få större funktionella arbetsmarknader att fungera. Enligt modellen ska respektive tågläge bedömas var för sig. ”Kollektiv bedömning, där ett helt trafiksystem värderas tillsammans, får inte förekomma”. Samhällsvärdet av ett regionalt kollektivtrafiksystem och möjligheterna att utveckla detta, ska således inte uppmärksammas. Ett sådant synsätt står i bjärt kontrast till Trafikverkets uttalade ambition i andra sammanhang att se kommunikationslösningarna utifrån ett samhällsbyggnadsperspektiv.

I planförslaget anges att Signalsystemet ERTMS är en del av EU:s långsiktiga strategi för att standardisera järnvägstrafiken och syftar till att skapa ett gemensamt europeiskt signalsystem av en ny generation. ERTMS står för European Railroad Traffic Management System och ska underlätta gränsöverskridande transporter.

Enligt förslaget kommer ERTMS under planperioden att införas på Södra stambanan. Enligt nuvarande förslag kommer införandet att starta 2017 på sträckan Mjölby-Nässjö-Alvesta. Vi ställer oss mycket undrande till denna prioritering. Att börja med en sträcka i inlandet kan inte ge några positiva effekter förrän hela systemet är utbyggt, med tanke på de störningar i tågsystem som har varit vid bytet av kontaktledningar på sträckan Nässjö-Mjölby vore det förödande för den regionala tågtrafiken med fler störningar kommande år. Då ERTMS är ett system för att underlätta den gränsöverskridande trafiken föreslår vi att man börjar införandet i de delar av landet där man har nationsgränser.

Effekter av planförslaget

Trafikverkets bedömningar av planförslaget kan kort sammanfattas enligt följande:

- Infrastrukturen kommer att bli mer robust och får en ökad förmåga att tåla störning
- Tillgängligheten kommer att förbättras vilket leder till bättre fungerande arbetsmarknader
- Åtgärderna för godstrafiken kommer att leda till ökad effektivitet och minskade kostnader
- Trafiksäkerheten ökar vilket kommer att leda till färre döda och svårt skadade
- Färre kommer att vara utsatta för skadligt buller
- Koldioxidutsläppen bedöms öka på grund av åtgärder som ökar trafiken

Detta rimmar väl med de transportpolitiska målen i stort. Det oroväckande är dock att man inte lyckas få bukt med koldioxidutsläppen, men för detta krävs åtgärder som ligger utanför planens rådighet (exempelvis administrativa och ekonomiska styrmedel). Ett annat problem inom ramen för planen är de höjda banavgifterna, vilka tillsammans med svaveldirektivet för Östersjöfarten, förväntas innebära att andelen gods som transporteras med lastbil kommer att öka. De höjda banavgifterna kommer också leda till höjda biljettpriser i persontågstrafiken vilket i sin tur kan leda till ett ökat bilåkande.

Specifika synpunkter på stråk och föreslagna åtgärder i planförslaget

Järnvägsåtgärder

I den löpande dialogen under arbetet med förslaget till nationell plan har Regionförbundet och Landstinget mycket tydligt uttryckt behovet av satsningar på länets järnvägar. Detta bland annat med utgångspunkt i länstrafikens regionala trafikförsörjningsprogram som antogs av Landstings fullmäktige hösten 2012. I programmet finns mål om en resandeökning med 60% till 2025 jämfört med 2011. Detta skall bland annat uppnås genom att resor med tågtrafiken fördubblas. I trafikförsörjningsprogrammet konstateras att en sådan resandeökning kräver utökat trafikutbud och attraktivare restider jämfört med nuvarande och förutsätter därför investeringar i järnvägsinfrastrukturen.

I de analyser som Trafikverket har gjort i form av idéstudier har konstaterats att behoven är störst på Jönköpingsbanan och Y:et (Vaggerydsbanan och HNJ-banan delsträckan Värnamo - Nässjö).

I dialogen med Trafikverket har åtgärder på dessa banor grupperats i olika etapplösningar och samfinansiering har diskuterats.

I planförslaget återfinns ett antal åtgärder på båda dessa banor vilket Regionförbundet och Landstinget ser som mycket positivt.

Jönköpingsbanan

Jönköpingsbanan är en central länk i det nationella järnvägssystemet som förbinder Västra stambanan med Södra stambanan. Banan utgör också ett betydelsefullt pendlingsstråk till och från orterna längs banan samt är en viktig del i systemet för godstransporter. Sträckan Jönköping-Nässjö som är den mest belastade trafikerades våren 2012 dagligen av 82 tåg. På lång sikt bedömer Regionförbundet och Landstinget att banan kommer att behöva byggas ut till dubbelspår. Banan har under senare år passerat kapacitetstaket vilket påverkar trafikens kvalitet och tillförlitlighet.

På Jönköpingsbanan föreslås samtidig infart och höjd hastighet till 160 km/h på delar av sträckan att genomföras 2017-2019. Detta är en angelägen och viktig åtgärd för att förbättra tillförlitligheten i befintlig trafik dock ökas inte banans kapacitet nämnvärt med denna åtgärd. Regionförbundet och Landstinget välkomnar satsningen men att genomföra detta åren 2017-2019 är för sent. Åtgärden måste tidigareläggas och genomföras så snart som möjligt. Regionförbundet och Landstinget är beredda att delta i en dialog för att finna lösningar för en tidigareläggning.

Några kapacitetsförstärkande åtgärder på Jönköpingsbanan finns inte med i planförslaget, detta är en stor brist med tanke på att banan redan i dagsläget är fullbelagd. I genomförda idéstudier ges förslag på åtgärder för att minska kapacitetsproblemen, bland annat en

tretågsstation i Forserum och ett nytt mötesspår mellan Huskvarna och Tenhult. Fortsatt planering av dessa åtgärder och ett genomförande under perioden 2017-2019 måste ingå i slutversionen av planen.

Y:et (Vaggerydsbanan och HNJ-banan delsträckan Värnamo - Nässjö)

Y:et sammanbinder en rad orter där potentialen för ökad pendling är stor, likaså är potentialen för ökade godstransport stor eftersom flera av länets godsterminaler ligger i detta stråk. Med dagens mycket låga standard på banan är det dock svårt att öka vare sig pendlingen eller godstrafiken.

I planförslaget anges ett antal åtgärder som skall genomföras på banan under planeringsperioden, hastighetshöjning till 140 km/h på delen mellan Värnamo och Vaggeryd, införande av fjärrblockering och mötesstationer i Hörle och Båråmo. Vidare anges att en åtgärdsvalsstudie för sträckan Värnamo – Jönköping skall startas.

Regionförbundet och Landstinget välkomnar dessa satsningar men kan samtidigt konstatera att det krävs ytterligare insatser för att få bra pendlingsmöjligheter och förbättrade godstransporter på stråket, exempelvis elektrifiering och kortare restid. Planerade studier måste även inkludera relationen Värnamo-Vaggeryd-Nässjö. Att Trafikverket avser att utreda åtgärder för att finna lösningar på bristerna är bra men att det i den nationella planen saknas finansiering för dessa åtgärder anser vi vara ett stort problem.

I dialogen med Trafikverket har ett upplägg med samfinansiering diskuterats och i den regionala transportplanen har medel reserverats för att samfinansiera dess järnvägsåtgärder. När nu finansiering saknas i den nationella planen orsakar detta en obalans mellan de olika planeringsnivåerna. Regionförbundet och Landstinget anser att det i slutversionen av den nationella planen måste finnas en tydlig samlad finansiering för åtgärderna på Y:et.

Vägåtgärder

I regeringens direktiv inför åtgärdsplaneringen var en tidigareläggning av rv 26/47 Månseryd-Mullsjö ett av de utpekade objekten. Regionförbundet och Landstinget är mycket glada över detta utpekande samtidigt som planförslaget anger en byggnation i intervallet 2014-2019. Vi efterlyser en precisering av när objektet kommer att vara klart. Att Trafikverket i planförslaget på ett tydligt sätt har identifierat bristerna på hela rv 26 ser vi som mycket positivt.

Åtgärder på rv 40 Nässjö-Eksjö och förbi Eksjö ingår i den nationella planen 2010-2021. I planförslaget för perioden 2014-2025 återfinns mötesseparering av rv 40 Nässjö-Eksjö i tidsintervallet 2017-2019 och ny väg förbi Eksjö i intervallet 2020-2025. Regionförbundet och Landstinget anser att dessa två objekt bör drivas som ett sammanhållet objekt med genomförande under åren 2017-2019.

Regionförbundet och Landstinget i Jönköpings län ser det som en självklarhet att det i Sverige skall vara motorväg mellan landets tre största städer. Därför välkomnar vi utbyggnaden av E4 förbi Ljungby. På stråket Göteborg-Jönköping-Stockholm pågår byggnation av motorväg förbi Ulricehamn, Dällebo-Hester, vilket kommer att vara klart 2015. Då kommer hela stråket Göteborg-Stockholm via Jönköping ha motorvägsstandard förutom en sträcka på drygt 4 mil mellan Ulricehamn och Jönköping. Regionförbundet och Landstinget ser det som självklart att det ska vara enhetlig standard mellan Stockholm och Göteborg vilket innebär att byggande av motorväg på den felande länken mellan Ulricehamn och Jönköping bör inrymmas i slutversionen av den nationella planen.

Bengt Dahlqvist
Regionstyrelsens ordf

Rolf Persson
Regiondirektör

Håkan Jansson
Landstingsstyrelsens ordf

Agneta Jansmyr
Landstingsdirektör