



2017-11-29

Kommunledningsförvaltningen

Ks 2017/0342.014

Miljö och Byggnadsförvaltningen

MoB 2017/1590

## Remissyttrande angående förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

### Bakgrund

Regeringen gav den 23 mars 2017 Trafikverket i uppdrag att upprätta ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018-2029. Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturproposition *Infrastruktur för framtiden- innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* samt regeringens direktiv. I direktivet lyfts sex samhällsutmaningar fram. Planförslaget bygger även på Trafikverkets kunskap om samhällsutveckling och behov i transportsystemet.

Remissyttrandet skall lämnas till Näringsdepartementet (N2017/05430/TIF) senast den 30 november 2017 via e-post till [n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se) och [n.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:n.nationellplan@regeringskansliet.se) i både word- och pdf-format. Regeringen väntas fatta beslut om planen våren 2018.

### Ljungby kommuns yttrande

Det förslag till nationell transportplan som Trafikverket presenterat är i stora delar positivt och kommer att bidra till ett mer sammanknutet Sydsverige även om vi konstaterar att många av de länsövergripande infrastruktursatsningar vi önskat, uteblir. Ljungby kommun har ett stort inpendlingsbehov med ett starkt näringsliv. Därför är även åtgärder i omkringliggande regioner av stor betydelse för Ljungby.

### Viktiga åtgärder för Ljungby som är med i nationell plan

---

E4 Ljungby-Toftaholm

---

Markarydsbanan Eldsberga-Hässleholm, kontaktledning

---

Södra stambanan Älmhult-Hässleholm, kontaktledning

---

Skruv, mötesstation (samfinansiering med regional plan)

---

Rv 25, Sjöatorp-Alvesta V (inkl. trafikplats)

---

Rv 25, Boasjön-Annerstad

---

---

Rv 25, Österleden i Växjö

---

Ny stambana: två nya spår Lund–Hässleholm.

Ligger i Skåne men har stor betydelse för Ljungby/Kronoberg

---

Halmstad personbangård

Ligger i Halland men har stor betydelse för Ljungby/Kronoberg

---

### **Förslag från Ljungby kommun kopplade till höghastighetsjärnväg:**

- ✓ Bygg hela det nya järnvägssystemet för höghastighetsjärnväg.
- ✓ Bygg höghastighetsjärnvägen för trafikstart år 2035.
- ✓ Bygg en höghastighetsjärnväg som är framtidssäkrad. Detta innebär en hastighet om 320km/h och med den senaste tekniken.
- ✓ Komplettera anslagsfinansieringen med lånefinansiering för att säkerställa en snabb utbyggnadstakt med bästa möjliga teknik.
- ✓ Avsätt också medel för att planera bansträckningen och stationsplaceringar snabbt för att undvika hinder för effektiv lokal planering.
- ✓ Utpeka stationsläge i Ljungby.

### **Brister i Trafikverkets förslag till nationell plan**

Enligt regeringens uppdrag pekar Trafikverket i planförslaget ut två deletapper av höghastighetsjärnvägen; Ostlänken och Hässleholm-Lund. Båda föreslås starta under perioden 2018-2029 men avslutas först efter planperioden.

Ljungby kommun vill se ett järnvägssystem för höghastighetståg som både binder ihop storstäderna med snabba resor mellan ändpunkterna och möjliggör snabba regionala tågförbindelser för att skapa större arbetsmarknadsregioner och tillväxt också i de mellanliggande regionerna. För att uppnå detta bör Ostlänken liksom de resterande delarna av höghastighetsjärnvägen byggas för trafik i 320 km/h. Då kan sträckan Stockholm-Göteborg kortas ner till två timmar, och sträckan Stockholm-Malmö till två och en halv timme. Genom att höghastighetståg också kan stanna i större mellanliggande städer ger detta korta och konkurrenskraftiga restider även för det dagliga arbetsresandet mellan dessa städer, möjligheten för företag att anställa personal, möjligheten för människor att hitta alternativa arbeten och möjligheten att begränsa effekter av lågkonjunkturer ökar med korta restider. Det är viktigt att komma ihåg att det är först när hela systemet är utbyggt som dessa effekter uppstår. Därför är det viktigt att järnvägen byggs så snabbt som möjligt och för höga hastigheter.

Snabba regionalståg med topphastigheter på 250 km/h kan komplettera trafiken och underlätta arbetspendling i en större geografi än i dag, också för vissa orter där de snabbaste tågen kanske inte stannar. Men de kan inte ersätta ännu snabbare förbindelser.

Med hänsyn till den ökade regionala nyttan och det behov som finns för en kopplingspunkt längs med sträckan Hässleholm-Jönköping, förordar vi ett stationsläge i Ljungby för höghastighet genom södra Sverige. Oaktat kräver vi ett stationsstopp i Kronobergs Län.

Den största klimateffekten av en höghastighetsjärnväg får man enligt Trafikverkets rapport "Klimatpåverkan från höghastighetsjärnväg" genom en överflyttning av godset från vägtransporter till järnväg och överflyttning av resenärer från flyg till tåg. Men detta uppstår först när höghastighetsjärnvägen är fullt utbyggd. Först då avlastas de befintliga stambanorna från den snabbaste persontrafiken och först då möjliggörs både fler godståg och bättre transporttider för gods på stambanorna. I detta scenario kan höghastighetsjärnvägen vara klimatneutral fyra år efter trafikstart och transportbranschen kan redan nu börja förbereda sin omställning. Med en långsam etappvis utbyggnad kommer det att dröja lång tid innan ändpunktstrafiken är utbyggd och de stora effekterna av en överflyttning av gods- och flygtransporter kan i värsta fall utebli.

Ljungby kommun ser alternativ finansiering som den mest effektiva finansieringsformen för en ny höghastighetsjärnväg och föreslår att anslagsfinansiering kompletteras med lånefinansiering, utöver bl.a. medfinansiering och finansierande banavgifter. Exempelvis kan byggandet av höghastighetsjärnvägen lånefinansieras genom bildandet av ett separat offentligägt bolag, likt den lösning som användes vid uppförandet av Öresundsbron. Dessa ställningstaganden baserades ursprungligen på att investeringens storlek är för stor för den årliga infrastrukturbudgeten och att investeringen skulle tränga ut andra angelägna åtgärder, samtidigt som nyttorna med utbyggnaden skulle sträcka sig långt in i framtiden vilket motiverar en längre återbetalningsperiod.

Det går av planförslaget att dra slutsatsen att om höghastighetsjärnvägen finansieras med anslag i den takt som nu föreslås av Trafikverket, då kommer utbyggnaden att pågå större delen av detta århundrade innan hela systemet är klart – en översiktlig beräkning som utgår från samma finansieringstakt som i nu liggande planförslag ger att utbyggnaden är klar cirka år 2095. Det blir dessutom, enligt Trafikverket, svårt att med ett sådant långsamt utbyggnadstempo motivera en hastighet på 320 km/h. Vidare innebär den långsamma utbyggnaden att stora osäkerheter kommer att råda under mycket lång tid kring stadsutveckling och markanvändning i de kommuner som berörs av utbyggnaden.

Utöver höghastighetsjärnvägen anser Ljungby kommun att det är positivt att flertalet investeringar sker på Riksväg 25 inom region södra Sverige. Vägen är viktig för att bidra till ett sammanknutet Sydsverige och skapa ett tvärgående stråk mellan Halmstad, Ljungby, Växjö och Kalmar. Det saknas dock en tydlig samplanering över länsgränserna och region södra och Västra Sverige. För att kunna tillgodogöra den fulla nyttoeffekten av Riksväg 25 och bidra till bättre pendlingsmöjlighet, säkerhet och kommunikation måste även vägen prioriteras i högre grad i region Halland och region västra Sverige. Exempelvis kan nämnas sträckan mellan Ljungby kommungräns och Halmstad saknar mittseparering överhuvudtaget. Ljungby kommun vill därför påtala vikten av ett regionövergripande samarbete och förbättrad vägstandard i form av mittseparering längs med hela Riksväg 25.

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen lämnar remissyttrande i enlighet med ovan bedömning, daterat 2017-11-29 som svar till Näringsdepartementet (regeringskansliet).



Magnus Gunnarsson  
Kommunstyrelsens ordförande