

Datum
2017-10-19

Handläggare
Stina Granberg Lindor

Direkttelefon
0380-51 81 78

E-postadress
Stina.granberglindor@nassjo.se



KOMMUNLEDNINGSKONTORET
NÄSSJÖ KOMMUN

Näringsdepartementet

Yttrande över Nationell transportplan 2018-2029, N2017/05430/TIF

Inledning

Trafikverket har den 31 augusti 2017 sänt ut ett förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029 på remiss. Planförslaget liksom olika fördjupningar i form av underlagsrapporter och promemorior finns tillgängligt på www.trafikverket.se/nationellplan

Nässjö kommuns yttrande berör i huvudsak satsningar kopplade till järnvägssystemet med särskild tonvikt på Södra Stambanan, Jönköpingsbanan, banorna mot Eksjö respektive Vetlanda samt trafikering av kombiterminalen i Gamlarp.

Bakgrund och Ställningstagande

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar i den nationella planen är de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om proposition 2016/17:21 *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* samt regeringens direktiv. I propositionen pekas följande prioriterade samhällsutmaningar ut där transportsystemet spelar en stor roll; omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer, investeringar för ett ökat bostadsbyggande, förbättra förutsättningarna för näringslivet, förstärka sysselsättningen i hela landet, ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter samt ett inkluderande samhälle.

Enligt Trafikverket är syftet med den nationella planen framför allt att:

- återställa och utveckla järnvägens funktionalitet
- främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter
- främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart
- bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna
- minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll
- skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem.

I den nationella planen redovisas bland annat investeringar och reinvesteringar gällande det nationella stamvägnätet och järnvägsnätet. För järnvägsnätet finns flera viktiga investeringar som berör Södra Stambanan vilket är positivt. Namngivna åtgärder finns också gällande hastighetsanpassning 160 km/h och ökad kapacitet på banan Falköping-Sandhem-Nässjö (Jönköpingsbanan) samt elektrifiering och höjd hastighet på banorna Värnamo – Jönköping/Nässjö (Y:et). I den nationella planen finns inga förslag till åtgärder på övriga järnvägsnätet i regionen. Namngivna väginvesteringar i Jönköpings län är åtgärder på E4, Rv 26 och Rv 40 vilka samtliga är mycket angelägna.

Trafikverkets förslag att satsa på ökad upprustning och reinvestering i Södra Stambanan är klart positivt. Vidare är satsningen på uppgradering av signalsystemet viktigt för att säkra en god trafikstandard. När det gäller höghastighetsbanor ger varje föreslagen deletapp visserligen goda effekter för den regionala och långväga persontrafiken samt godstrafiken men den utdragna genomförandetiden är mycket negativ. Det är väsentligt att uppnå en snabbare utbyggnad även i den föreslagna etapplösningen, för att få genomslag av investeringen. Kapaciteten i järnvägen behöver förstärkas omgående.

I förslaget till etapputbyggnad råder osäkerhet om stationslösningar i flera orter. Här vill Nässjö kommun understryka att stationernas lokalisering är avgörande för trafikeringsunderlagets storlek. För Nässjö 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.

Det är av stor vikt att planerade åtgärder på Jönköpingsbanan som innebär byggnation av samtidig infart på befintliga mötesstationer och en höjning av tillåten hastighet prioriteras. Dessa investeringar finns med i nu gällande plan men har under ett flertal år skjutits fram i tiden. Det är därför viktigt att dessa åtgärder genomförs så snart som möjligt, senast med start 2018 som det står angivet i förslaget. Vi vill dock poängtera att även efter att dessa åtgärder genomförts kommer kapacitetsbrister, delvis låg reshastighet och trafiksäkerhetsbrister på Jönköpingsbanan att kvarstå enligt nu gällande nationell plan. Dessa problem behöver hanteras i kommande planrevideringar. På längre sikt bedöms en dubbelspårsutbyggnad vara nödvändig. En fortsatt utveckling av Jönköpingsbanan kommer att medverka till Nässjö kommuns planer för en helt ny stadsdel med 500-600 bostäder i direkt anslutning till Nässjö C, Den digitala trästaden.

I förslaget till nationell plan finns investeringar i det så kallade Y:et med. Investeringarna inrymmer även åtgärder på Jönköpingsbanan som till exempel mötesstation mellan Huskvarna och Tenhult. Dessa åtgärder bör ur kapacitetssynpunkt ha förtur i genomförandefasen.

Trots satsningar på Jönköpingsbanan och Y:et kvarstår ett antal mil oelektrifierad järnväg i Jönköpingsregionen. För att möta de transportpolitiska utmaningarna har frågan om en upprustning av de oelektrifierade banorna Nässjö-Eksjö och Nässjö-Vetlanda aktualiserats. Kommunerna Eksjö, Nässjö och Vetlanda har gemensamt tagit fram ett underlag som bland annat redovisar ett förslag till reinvesteringar och elektrifiering av då båda banorna. Finanseringen av föreslagna åtgärder bygger på både statliga, regionala och kommunala ekonomiska åtagande. Underlaget kallar

”Höglandsspår” visar bland annat att statens drift- och underhållskostnader för dessa järnvägar kommer att reduceras avsevärt efter genomförda åtgärder samtidigt som samtliga ovanstående sex syften med den nationella transportplanen uppfylls. Det är därmed av yttersta vikt att Trafikverket avsätter medel för planerade åtgärder.

Det finns en stor potential att utveckla såväl person- som godstrafik på de oelektrifierade banorna öster om Nässjö. Ett flertal intressenter är angelägna att projekt ”Höglandsspår” förverkligas eftersom kapacitetsbristen på framförallt Vetlandabanan idag är stor. Näringslivet börjar också ha svårt att rekrytera arbetskraft då de allmänna kommunikationerna är underutvecklade. Handelskammaren i Jönköpings Län har tillsammans med Hultsfreds, Eksjö och Oskarshamns kommuners näringslivsenheter och näringslivsbolagen i Nässjö, Sävsjö och Vetlanda, tagit initiativ till att verka för att befintlig infrastruktur i regionen underhålls och utvecklas. Ett ”upprop” har i dagsläget undertecknats av närmare 300 företag som bl a konstaterar att: *”För oss är det strategiskt viktigt att beslut om satsningar på ovan nämnda banor sker skyndsamt för att erhålla en fungerande och robust infrastruktur vilket skapar tillväxt i regionens företag. Det skapar också trygghet vilket är en förutsättning för framtida investeringar i regionen”*. Bland de företag som undertecknat uppropet kan nämnas bolag som Hydro (fd SAPA Profiler AB), Hjaltevadshus AB, OBOS Sverige AB, MP-bolagen, Plannja AB, Scania CV AB, IKEA Hultsfred AB, Green Cargo m fl.

Behovet finns att elektrifiera hela bansträckningen Nässjö-Oskarshamn och genom projekt ”Höglandsspår” kan första steget tas genom en elektrifiering av delsträckan Nässjö-Eksjö.

Kombiterminalen i Gamlarp som ägs av Jernhusen är en av Sveriges mest strategiskt belägna kombiterminaler. För närvarande hanterar man över 90 000 TEU per år och en stigande trend noteras. Operatörer som trafikerar terminalen idag är Ankotrans, Green Cargo, Van Dieren och Real Rail. Catena har nyligen byggt en modern logistikterminal som blir ett tillskott i den internationella transportstrukturen och komplement till kombiterminalen. Intersport har etablerat sitt central- och e-handelslager i Gamlarp och PostNord har investerat i 3 nya maskiner, därav en ”pakethanteringsmaskin” för e-handelsgoods.

Trafikverket öppnade under 2011 ett investeringsprojekt och tog fram tekniska riktlinjer för en komplettering och utbyggnad av infrastrukturen på terminalen men projektet genomfördes aldrig på grund av otillräcklig finansiering. Det är av yttersta vikt att anläggningen kan utvecklas och att Södra stambanan, med till Nässjö anslutande banor, har en sådan kapacitet och standard att terminalens strategiska läge kan nyttjas optimalt. Den nationella transportplanen bör därför ge utrymme till delar av de åtgärder som identifierats i projektet om man önskar främja att mer gods överförs från väg till järnväg.

Den nationella transportplanen bör även inrymma åtgärder som identifieras i pågående åtgärdsvalsstudie över Nässjö bangård och som syftar till att optimera nyttjandet av mark för statlig infrastruktur.

Den planerade hastighetsöversynen som pågår på vissa av för länet mycket viktiga vägar och som innebär sänkt hastighet måste upphöra. I stället för att sänka hastigheten bör mer medel avsättas för trafiksäkerhetsåtgärder som innebär oförändrad eller höjd hastighet.

NÄSSJÖ KOMMUN
2017-10-18

Stina Granberg Lindor
Utvecklingschef
Kommunledningskontoret