

Yttrande gällande Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Väg

Trafikverket redogör för att "det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en negativ tillståndsutveckling under planperioden, som blir mer påtaglig under andra halvan av perioden. Det innebär att vägnätets robusthet, komfort och vägkapital påverkas negativt". Här önskar Tranemo kommun en redovisning över vilka typer av vägar som kommer att påverkas och att innebörden av det lågtrafikerade vägnätet definieras.

Höghastighetsjärnväg

Höghastighetsjärnvägen föreslås dimensioneras för en persontrafik i hastigheten 250 km/h. Hastigheten har sänkts från tidigare ambitionsnivå. Tranemo kommun menar att detta ger höghastighetsjärnvägen en mer regional karaktär och funktion. Mot bakgrund av detta så bör nya stationslägen ses över och de som genom handslag och avtal fastslagits i Sverigeförhandlingen eventuellt omprövas.

I och med den sänkta hastigheten och den regionala karaktären på den tilltänkta höghastighetsjärnvägen ges här möjlighet till ytterligare stationslägen längs med en tilltänkt bansträckning.

I regeringsbeslutet från 20 december 2012 med ärendenummer N/2012/6395 TE gav regeringen Trafikverket i uppdrag att: *Regeringen bedömer att en ny stambana för snabbtåg bör byggas. De första delsträckorna, Ostlänken mellan Järna och Linköping samt den första etappen av sträckan Göteborg–Borås mellan Mölnlycke och Bollebygd, ska påbörjas under planperioden 2014–2025.* Mot bakgrund av ovan ställer sig Tranemo kommun frågande till hur Trafikverket kan välja att lyfta ur första etappen av en ny höghastighetsjärnväg mellan Mölnlycke och Bollebygd när det explicit uttrycks i direktivet inför åtgärdsplaneringen 2014-2025. Tranemo kommun menar att en ny järnväg mellan Göteborg-Borås måste byggstartas inom planperioden. Trafikverkets förfarande, att lyfta ur objekt som redan är beslutade genererar ett trovärdighetsproblem.

Stadsmiljöavtal

Stadsmiljöavtalen förlängs under hela planperioden och det ekonomiska utrymmet ökar till 12 miljarder kronor. Syftet med stadsmiljöavtalen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykel. Stöd får ges till investeringar som tillgodoser ett allmänt lokalt eller regionalt kommunikationsbehov och som avser:

-en väg, gata, spåranläggning, kaj för lokala eller regionala persontransporter, perrong, hållplats, väntshall eller annan anläggning eller del av anläggning för lokal eller regional kollektivtrafik, eller

-ett cykelvägnät, en cykelparkering eller annan anläggning eller del av anläggning för cykeltrafik. Stöd lämnas även till investeringar i anläggningar för nya transportlösningar för lokal och regional kollektivtrafik för att demonstrera och prova dessa.

Stöd får också ges till investeringar i en anläggning eller del av anläggning för att demonstrera eller prova nya transportlösningar för lokal eller regional kollektivtrafik eller cykeltrafik.

Regeringen konstaterade i Proposition 2016/17:21 *Infrastruktur för framtiden -innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* att:

”Tidigare satsning utökas under 2017 med 250 miljoner kronor och under 2018 med 500 miljoner kronor. Satsningen på stadsmiljöavtal bör därefter förlängas. Omfattning på den fortsatta satsningen avgörs under den kommande åtgärdsplaneringen. Det innebär att regeringen ger stöd till kommuner och landsting för investeringar i anläggningar för lokal och regional kollektivtrafik respektive i anläggningar för nya transportlösningar för lokal och regional kollektivtrafik. Det gäller t.ex. vägar och gator, spår, kajer, hållplatser och liknande. Investeringar som leder till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser kan bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö uppnås. Stödet främjar innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik.

Brist på byggbar mark är ett problem för bostadsbyggandet. Väl utbyggd kollektivtrafik är ett sätt att öppna upp för nya områden och för fler bostäder. Nya bostadsområden kan byggas tack vare att marken blir mer attraktiv, och de som flyttar in behöver inte vara beroende av bilen.

Tranemo kommun delar regeringens viljeinriktning ovan och verkar i den riktningen. Genom kommunen går Kust till Kustbanan som på ett betydligt bättre sätt kan nyttjas för de boende. Kommunen arbetar för närvarande med nya stationslösningar i Långhem och Grimsås och ser därför stadsmiljöavtalen som en potentiell delfinansiering.

Tranemo kommun ser fram emot möjligheten att söka stöd i enlighet med Stadsmiljöavtalens syfte. Vid tidigare ansökningsomgångar har Tranemo kommun ej varit berättigad till stöd enligt Trafikverket eftersom kommunen inte, i någon ort, uppfyller definitionen ”stad”. Således kunde inte de tidigare stadsmiljöavtalen främja infrastruktursatsningar på landsbygd.

Järnväg

Tranemo kommun ställer sig mycket positiva till de satsningar som aviseras gällande Kust till Kustbanan sträckan Hillared-Hestra. Trafikverket konstaterar att en reinvestering på 230-280 mnkr måste ske under perioden 2021-2023. Tranemo kommun tolkar denna reinvestering som spårbyte på aktuell sträcka. Den aktuella sträckan går mestadels genom Tranemo kommun (även Svenljunga och Gislaveds kommun). För närvarande har Tranemo kommun ett stationsläge i Limmared. Kommunen vill tillsammans med Trafikverket, Västragötalandsregionen och Västtrafik bygga två ytterligare stationslägen. Dessa placeras i Långhem och Grimsås.

Tranemo kommun vill göra Trafikverket uppmärksam på Västragötalandsregionens rapport *Västtågsutredningen*. Rapporten har utrett möjligheterna att skapa ett *Pågatågssystem* i Västra Götaland. Rapportens slutsatser visar på att en regional tågtrafik mellan Borås och Värnamo (Kust till kustbanan) är transportekonomiskt mycket lönsam. Den goda transportekonomin bygger på att de redan nämnda stationslägena i Långhem och Grimsås skapas. Västtågsutredningen har i sitt kostnadsförslag kommit fram till följande erforderliga infrastrukturinvesteringar:

Spår

Långhem: nytt mötesspår; 80-100 mnkr

Limmared-Hestra: nytt mötesspår; 80-100 mnkr

Plattform

Långhem: Plattform vid huvud- och nytt sidospår samt planskild övergång; 55-75 mkr

Grimsås: Plattform vid huvudspår; 15-25 mkr

Kostnaden för mötesspår och stationslägen längs med Kust till kustbanan, sträckan Hillared-Hestra är således i spannet 230-300 mkr och ligger väl i linje med de anslagna medlen, för samma sträcka, i Nationell plan för transportinfrastrukturen.

Tranemo kommun vill i detta yttrande upprepa det som skrivs i Bilaga 2, *Prioriterade brister och förslag till åtgärder per stråk* till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Delen Göteborg-Borås med fortsättning längs Kust till kust-banan respektive väg 27 utgör även en länk i stråket mot sydöstra Sverige, vilket är av särskild betydelse för tillgängligheten till industrier och hamnar i den här delen av landet. Kust till kust-banan används för gods- och

persontrafik, där persontrafiken har lokal, regional och nationell betydelse. Det finns regionala och lokala önskemål om bättre förutsättningar för resande med tåg. Godstrafiken är framförallt av nationell betydelse eftersom den utgör en viktig länk mellan sydöstra Sverige och Göteborg.

Trafikverket konstaterar i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029 att: "Kust till kustbanan används för gods- och persontrafik, där persontrafiken har lokal, regional och nationell betydelse. Det finns regionala och lokala önskemål om bättre förutsättningar för resande med tåg".

Tranemo kommun delar ovan nämnda analys och ser mycket positivt på Trafikverkets hållning i frågan.

Ökade transportbehov i städer skapar utmaningar för landsbygdens infrastruktur, då trafiken glesas ut och infrastrukturen inom dessa områden riskerar att prioriteras ned. En försämring av landsbygdens infrastruktur innebär i sin tur att urbaniseringen ytterligare stärks när arbetspendling försvåras. Genom relativt enkla åtgärder, i befintlig infrastruktur, dvs. nya tillgänglighetsanpassade perronger och mötesspår där så behövs gör det stor skillnad för flertalet invånare och näringsliv i de mindre kommunerna.

Trafikverket har i den nationella planen för transportinfrastruktur ett åtgärdsområde kallat *Trimnings och miljöåtgärder*. Tranemo emotser Trafikverkets viljeinriktning att genom trimningsåtgärder rusta stationer, busshållplatser och bytespunkter. Trafikverket skriver att planförslaget möjliggör åtgärder för bättre kollektivtrafik, i de delar av landet där det inte finns utbyggd regional tågtrafik. Trafikverket konstaterar att exempel på trimningsåtgärder i den nationella planen är nya och förbättrade stationer och hållplatser, samt plattformar och plattformsförbindelser. Dessa åtgärdsområden är av mycket stor betydelse för Tranemo kommun.

För mindre kommuner med befintlig infrastruktur, exempelvis Kust till kustbanan genom Tranemo kommun är det oerhört viktigt med nya stationslägen för att skapa attraktiva och livskraftiga samhällen. Exemplet Sösdala i Region Skåne och Morgongåva i Uppland är båda mindre orter som fört en tynande tillvaro men när väl kommun, region, Trafikverk och privata finansörer valde att investera i nya stationer med goda förbindelser till större städer som följd så vände utvecklingen. Inflyttningen var ett faktum, en grundläggande service kunde erbjudas i orten och ortens omland fick ett generellt uppsving.