

Trafikverket

Yttrande över Trafikverkets kapacitetsutredning

Regionförbundet och Landstinget i Jönköpings län, som också är regional kollektivtrafikmyndighet har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets kapacitetsutredning.

Landstingsstyrelsen kommer att behandla och fatta beslut i ärendet 2012-04-10 och yttrandet gäller således under dessa förutsättningar. Protokollsutdrag från landstingsstyrelsens sammanträde 2012-04-10 kommer att översändas till Trafikverket.

LANDSTINGET I JÖNKÖPINGS LÄN

Håkan Jansson
Landstingsstyrelsens ordförande

Agneta Jansmyr
Landstingsdirektör

Till
Trafikverket
78189 Borlänge

Remissyttrande över Trafikverkets utredning Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050

Sammanfattning

Regionförbundet och Landstinget i Jönköpings län, som också är regional kollektivtrafikmyndighet vill starkt understryka behovet av åtgärder som förbättrar kapaciteten i länets väg- och järnvägsnät. Varje ytterligare fördröjning av åtgärderna hämmar tillväxten i regionen och samverkan med kringliggande regioner. Ett särskilt järnvägspaket för Jönköpings län bör tas fram enligt samma modell som man i utredningen föreslår när det gäller våra tre storstadsregioner.

Regionförbundet och Landstinget i Jönköpings län anser att:

- Ett Jönköpingspaket ska tas fram och genomföras de närmaste åren.
Jönköpingspaketets innehåll bör vara:
 - De investeringsåtgärder på Jönköpingsbanan som föreslogs i första delrapporten, Sandhem-Nässjö (samtidig infart och hastighetsanpassning).
 - Järnvägen Värnamo-Vaggeryd-Jönköping/Nässjö (Y:et) upprustas med fjärrstyrning/fjärrblockering, bättre mötesmöjligheter och hastighetshöjande åtgärder samt elektrifieras, även sträckan Värnamo-Halmstad åtgärdas.
 - Nödvändiga triangelspår anläggs på sträckorna Värnamo- Jönköping, Vaggeryd- Nässjö, Nässjö- Falköping och Värnamo- Alvesta
- Byggandet av höghastighetsjärnvägarna Ostlänken och Göteborg-Borås samt Järnvägsutredning för sträckan Borås-Jönköping-Linköping snarast ska påbörjas.
- Utbyggnad av riksväg 40 delen Ulricehamn-Jönköping till motorväg skall ingå i åtgärdsförslagen.
- Utredningen ska kompletteras med åtgärder längs hela Södra stambanan.
- Nuvarande långsiktiga planer ska fullföljas i minst den takt som är planerad. Detta gäller objekten: 26/47 Månseryd-Mullsjö, rv40 Nässjö-Eksjö och rv 40 förbi Eksjö. Vidare bör de regionala järnvägarna och vägarnas betydelse för ett robust transportsystem belysas tydligare.

Bakgrund

Regionförbundet och den regionala kollektivtrafikmyndigheten Landstinget i Jönköpings län har beretts möjlighet att avge yttrande över rubricerad remiss från Trafikverket med remisstid från 17 februari till 31 mars 2012.

Då den långsiktiga infrastrukturutvecklingen och utvecklingen av kollektivtrafiken är beroende av varandra är det naturligt att de organisationer som ansvarar för länets infrastrukturplanering och kollektivtrafik avger ett gemensamt yttrande.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att analysera åtgärder för att öka kapacitet och effektivitet i transportsystemet. Arbetet har fokuserat på åtgärder och inriktningar som ger utökad kapacitet, bidrar till ett effektivare och robustare transportsystem. Fyrstegsprincipen har varit en grundläggande utgångspunkt.

Syftet med utredningen är bland annat att utgöra underlag för kommande infrastrukturproposition som kommer att ge förutsättningarna till kommande långsiktiga infrastrukturplaner. I det sammanhanget vill vi betona vikten av att nuvarande långsiktiga planer fullföljs i minst den takt som är planerad.

Vi anser att förslagen i Kapacitetsutredningen bör vara sådana att beslutsfattare får en god möjlighet att ta till sig innehållet och se följderna av olika investeringsalternativ men också vilka konsekvenser uteblivna satsningar ger för utvecklingen och tillväxten i landet. Mot bakgrund av detta har Regionförbundet och Landstinget i Jönköpings län valt att ge synpunkter utifrån ett bredare perspektiv än utredningens smala kapacitetsfokus.

Infrastruktur ger tillväxt

Jönköpings län, landets femte 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. 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.

Utgångspunkter och prognoser

I de prognoser som Trafikverket har gjort har verket främst förlitat sig på långtidsutredningen (LU2008). I utredningens framtidsutblickar är en av de viktigaste utgångspunkterna befolkningsprognoserna som anger var befolkningen kommer att öka eller minska och därmed var trafiken kommer att öka eller minska.

Även om prognoser alltid är behäftade med osäkerhet finns det en stor sannolikhet att dessa ändå blir självuppfyllande, där det växer satsar man och då växer det ännu mer och det omvända för områden där befolkningen förutspås minska.

Mot bakgrund av detta vill vi starkt ifrågasätta de befolkningsprognoser som ligger till grund till utredningen.

I utredningens prognoser antas befolkningen i Jönköpings län minska med 5% från år 2010 till år 2050, detta motsvarar en minskning med nästan 17000 personer. Jönköpings län är det enda länet i södra Sverige som antas få en minskande befolkning. Regionförbundet och Landstinget i Jönköpings län är mycket kritiskt till dessa prognoser som i utredningen inte på något sätt ifrågasättes eller analyseras med alternativa scenarier.

Som ett komplement till de prognoser Trafikverket har använt vill vi lyfta fram den befolkningsprognos till 2035 som SCB utförde 2011 på uppdrag av Svenskt Näringsliv. I denna prognos antas Jönköpings län öka med 5% till år 2035.

http://www.svensktnaringsliv.se/multimedia/archive/00028/Kommunernas_befolkni_28295a.pdf

Vidare ifrågasätter vi de prognosförutsättningar som legat till grund för arbetet med trafikprognoser. Det är framförallt hur den förväntade trafikökningen fördelas mellan trafikslagen. Exempelvis förväntas inrikesflyget öka med 91 procent till år 2050. Vi anser att om prognoserna infrias måste som en konsekvens av detta även anslaget för driftbidrag till ickestatliga flygplatser ökas i samma omfattning.

Samhällsekonomiska beräkningar

Många av utredningens slutsatser och ställningstaganden baseras på samhällsekonomiska kalkyler, bland annat har olika utbyggnadsalternativ för höghastighetsjärnvägar och upprustning av stambanorna analyserats med samhällsekonomiska kalkyler. Likaledes bedöms godssatsningar på järnväg utifrån samhällsekonomiska kalkyler.

När det gäller höghastighetsjärnvägar gör trafikverket bedömningen att det inte finns några vetenskapliga verifierade metoder för beräkning av dynamiska effekter som kan ge nytta i den storleksordningen att de kan bidra till en total nytta som överstiger kostnaderna. Det är anmärkningsvärt att Trafikverket bortser från den omfattande internationella forskning som riktas mot frågor om effekter av regionförstoring, hur marknadsstorlek och täthet på marknader genererar tillväxtkrafter. Denna forskning återfinns exempelvis inom teorin för endogen tillväxt och den nya ekonomiska geografin. Exempel på metoder för tillämpade studier på detta område är rumsliga allmänjämviktsmodeller och även olika former av modeller som utnyttjar tillgänglighetsförhållanden. Den svenska trafiksektorn har emellertid valt att i det närmaste enbart arbeta med s.k. kostnadsnyttokalkyler och dessa som till sin natur utgår från statiska allmänjämviktslägen förmår inte att fånga dynamiska effekter som beror av dimensionerna tid och rum.

I SOU 2009:74 "Höghastighetsbanor - ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft" presenteras resultat av beräkningar med hjälp av modellen SAMLOK som speglar dynamiska utvecklingskrafter kopplat till höghastighetsbanorna. Resultaten visar att vi kan förvänta oss en tillväxt i Östergötland, Jönköpings län samt Sjuhärad med omkring 10 000 arbetstillfällen. Dessa resultat är i samma storleksordning som Internationella Handelshögskolan i Jönköping projekt TTP-projekt indikerar som använder modellen DYNLOK. Båda dessa modeller förmår att spegla dynamiska utvecklingskrafter som erhålls genom tillgänglighetsförbättringar och modellerna är också publicerade i vetenskapliga tidskrifter. Emellertid väljer SOU 2009:74 och även kapacitetsutredningen att bortse från dessa resultat. Det är anmärkningsvärt att inte kapacitetsutredningen väljer att se till de produktionsvärden som tillväxtkraften skulle innebära. Genom dessa förbiseenden diskvalificeras höghastighetsbanor på grund av att trafikanalyserna (metoden med kostnadsnyttokalkyler) inte förmår att spegla tillväxteffekter.

Banavgifter

När det gäller framtida banavgifter anser Regionförbundet och Landstinget att det är rimligt att tågtrafiken medverkar till finansiering av banornas underhåll och banavgifter kan vara en del av detta. Vi delar också uppfattningen att avgifter tas ut i förhållande till utnyttjande och belastning, dvs högre avgift för banor där många vill köra och där man kör med ur miljösynpunkt sämre lösningar. Det är dock angeläget att vara observant så att höjningar inte medför överflyttning av trafik från järnväg till väg

Höghastighetsbanor och Stambanor

Regionförbundets och Landstingets bestämda uppfattning är att arbetet med att planera för höghastighetsjärnvägen måste återupptas snarast. Att som i kapacitetsutredningen grunda ett sådant beslut på tveksamma samhällsekonomiska kalkyler är inte tillfredställande. En investering i höghastighetsjärnväg bör ses som ett samhällsutvecklingsprojekt och som en möjlighet för samhällsutveckling snarare än ett infrastrukturprojekt. Det krävs ett tydligt inriktningsbeslut om att helheten ska genomföras.

Ett av de tyngsta argumentet för att bygga höghastighetsjärnvägar är de tillväxteffekter som detta ger. Genom snabba förbindelser ökar tillgängligheten och arbetsmarknader som tidigare har varit åtskilda kan integreras. I stråket längs Götalandsbanan kommer denna effekt att vara mycket stor, vilket bland annat Handelshögskolan i Jönköping har pekat på. Den regionala utveckling och tillväxt som höghastighetsjärnvägarna ger genererar i sin tur nya skatteinkomster både på lokal, regional och nationell nivå. Därför behövs ett inriktningsbeslut om en kommande utbyggnad som grundas på en vision om vilket samhälle vi vill ha i framtiden. Inte bara på synnerligen tveksamma samhällsekonomiska beräkningsmodeller. Modellerna kan möjligen användas för att jämföra olika utbyggnadsalternativ men inte användas för att avgöra om en utbyggnad skall ske eller inte.

Vi mycket positiva till Trafikverkets förslag att planeringen för Ostlänken och Göteborg – Borås fortsätter och att byggnation ska påbörjas innan 2025. Regionförbundet anser dock att det är av största vikt att i snar framtid fortsätta med järnvägsutredning för sträckan Borås – Jönköping-Linköping och att även byggnation på sträckan Borås-Jönköping påbörjas innan 2025.

Med en ny järnvägssträckning Göteborg – Jönköping minskar järnvägsnätets sårbarhet och flexibiliteten ökar genom att tågen mellan Stockholm och Göteborg får ett alternativ till Västra stambanan via Stockholm/Nässjö/Jönköping/Göteborg.

Beräkningarna av de samhällsekonomiska effekterna bör visa på ett alternativ där man endast tar med Götalandsbanan. Man bör även ta hänsyn till de dynamiska effekterna av höghastighetstågen.

EU:s VIT-bok kräver en kraftig utbyggnad av höghastighetsnätet, som skall tredubblas till 2030 och vara färdigutbyggt till 2050, De svenska höghastighetsbanorna är en del av EU:s TEN-T vilket medlemsländerna åtar sig att genomföra.

Vi anser att, i likhet med Europakorridorerna, utformningen bör vara ett mellanting mellan US1 och US2. Det innebär att sträckningen skall gå ner mot den nya fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör för att dels kunna ta tågen direkt vidare ner genom Danmark mot Tyskland och dels kunna gå via Hässleholm mot Malmö/Kastrup och Köpenhamn. Trafikeringsupplägget bör bli sådant att tåg med olika uppehållsmönster kan samsas på spåren på samma sätt som man gör i många andra länder. På det sättet kommer en stor del av södra Sverige att få stor nytta av trafiken och det blir inte bara en ändpunktsmarknadsinriktad trafik.

22% av trafikarbetet i dagens järnvägsnät går på Södra Stambanan. Fram till dess att ett nät av höghastighetsjärnvägar är utbyggt kommer största delen av volymökningen att belasta stambanorna. Att då konstatera att inget av de föreslagna utbyggnadspaketerna har ett ordentligt helhetsgrepp på frågan om stambanornas framtid är mycket oroande.

Godstransporter

I utredningen konstateras ett antal trender som påverkar framtidens godstransporter bland annat tillväxten i storstäderna som påverkar godsflödena med en koncentration av konsumtionsvaror till våra storstäder. Andra trender är containeriseringen och enhetsberett gods som påverkar godsflödena mot mer intermodala kedjor längs viktiga stråk och mot större noder samt att globaliseringen påverkar godstrafiken mot en koncentration på stora stråk och noder. En koncentration till ett begränsat antal hamnar och terminaler kan förväntas.

De satsningar som föreslås genomföras kopplat till godstransporter är starkt koncentrerat till norra Sverige och då främst gruvindustrins transportbehov samt kopplingen till hamnar.

Behovet av förbättrad kapacitet för godstransporter i södra Sverige kopplat till ovan nämnda trender återspeglas inte alls i utredningens åtgärdspaket.

I det åtgärdsspaket kopplat mot godstrafiken som presenteras i utredningen anges att investeringar för att förbättra för godstransporter ofta motiveras av att de skapar förbättrad kapacitet även för persontransporter, detta stämmer mycket väl på Jönköpings län där person- och godstrafiken konkurrerar om kapaciteten i de tunga järnvägsstråken.

Jönköpings län har en mycket framgångsrik industri och logistiknäring. Att dessa företag ges möjlighet att utvecklas och växa är avgörande för tillväxten både i länet och riket. Utredningens syn på godstransporter bör breddas från ett snävt transporttekniskt perspektiv till frågan om hur transportsystemet kan bidra till att få fler och växande företag i Jönköpings län och landet i övrigt.

Exempelvis finns i Jönköpings län några av landets största logistikområden och terminaler som genererar tusentals arbetstillfällen. Investeringar i bättre infrastruktur ökar konkurrenskraften för dessa företag, både genom bättre transport möjligheter och genom bättre kompetensförsörjning då förbättrade kommunikationer ger större arbetsmarknader.

Centrala terminaler

I länet finns idag fem omlastningscentraler för gods mellan väg och järnväg, Stockaryd, Båramo, Gamlarp, Ljungarum och Torsvik. Terminaler är nischade med bland annat inriktning mot skogliga råvaror, vagnslast, biobränsle, container och trailer.

I utredningen skrivs att diskussion förts om utpekande av central terminal i Örebro och Jönköpingsområdet. I Örebroområdet föreslås Hallsberg, men för Jönköpingsområdet är inte platsen specificerad vilket föranleder oss från regionen att redogöra för vår syn i denna fråga, då vi ser det som väsentligt att detta klargörs för att vi ska kunna fortsätta en god samverkan mellan den regionala och statliga nivån för att utveckla infrastrukturen så den stärker och främjar hela landets godshantering med Jönköpings län som en viktig nod.

Vi anser det angeläget och nödvändigt att investeringar görs för att främja att mer gods överförs från väg till järnväg. Det är angeläget att järnvägsinfrastrukturen stärks på banan Värnamo-Vaggeryd-Jönköping/Nässjö (Y: et) med fjärrstyrning/blockering, hastighetsuppgradering, elektrifiering, mötesstationer och att nödvändiga triangelspår anläggs på sträckorna Värnamo- Jönköping, Vaggeryd- Nässjö, Nässjö- Falköping och Värnamo- Alvesta.

I det korta perspektivet anser vi att de två terminalerna Gamlarp och Båramo kan utpekas som samverkande centrala terminaler, den tillfälliga terminalen på Torsvik skall kunna ses som ett komplement av vikt för framtida utveckling. Idag är Gamlarp/Nässjö utpekad som central terminal i den nationella planen. I en av Trafikverket beställd konsultutredning föreslås Båramo/Vaggeryd för ett utpekande. Rapporten pekar också på att båda dessa omnämnda terminaler redan idag uppfyller kraven för utpekande.

Vi kan konstatera att i av Trafikverket gjorda utredningar och i kapacitetsutredningen har betydelsen av terminalen i Stockaryd helt fallit bort. Denna terminal är idag Sveriges största öppna virkes- och biobränsleterminal. Med relativt små insatser skulle terminalens effektivitet ytterligare kunna ökas.

Att på lång sikt peka ut en central terminal inom LogPoint området (Torsvik-Vaggeryd norra) anser vi vara riktigt för att koppla till den starka och växande logistiknäringen i regionen. Detta förutsätter dock att det finns en fullskalig anläggning inom området, vilket i dagsläget saknas.

Situationen i Jönköpings län

I rapporten ges en bild av vilka kapacitetsbrister Trafikverket ser i länet.

Det konstateras att det *"finns relativt stora resbehov mellan olika länscentrum samt i flera relationer till och från länscentrum inom respektive län. I de starkaste relationerna kan tåg fungera som huvudalternativet, men buss är oftare den rimligaste lösningen"*. Vidare konstateras att *"i de redan "befolkningstäta" områdena i regionen förväntas en stark tillväxt av transporter. Det är inte bara på de statliga vägarna runt dessa tillväxtorter som det uppstår kapacitetsproblem, utan det blir också stora problem med att klara trafiken i tätorterna"*.

Vi anser att många av de brister som finns i länet inte har uppmärksammats i utredningen, en orsak kan vara den negativa befolkningsprognosen men även definitionen av kapacitet som missgynnar länet. Vi anser att flera av länets 2+1 vägar inte kommer att klara den förväntade trafikökningen. Detta gäller främst rv 40 på sträckan Ulricehamn-Jönköping.

I den regionala kollektivtrafikmyndighetens diskussionsunderlag till Regionalt Trafikförsörjningsprogram anges målet att fördubbla resandet med tåg till 2025. Detta genom att satsa på starka stråk med hög turtäthet, korta restider, få stopp och god tillgänglighet. En sådan resandeökning förutsätter att infrastrukturinvesteringar på banorna mellan Falköping-Jönköping – Nässjö respektive Jönköping – Värnamo sker skyndsamt.

I rapporten anges att det kollektiva resandet minskade i Jönköpings län under 2010. Anledningen till detta är bland annat problem med att installera ett nytt biljettsystem. Minskningen förklaras alltså av en minskad registrering av resorna på grund av tekniska problem. Det faktiska resandet har däremot varit mycket mer positivt.

Föreslagna åtgärder

De åtgärder som utredningen föreslår presenteras i ett antal paket. Ett paket för varje storstadsområde, ett paket för godstrafik och ett för långväga persontrafik. De mesta resurserna läggs framför allt i storstadspaketen. Hur storstadsregionerna har definierats blir därmed en avgörande fråga. Stockholmsregionen definieras omfatta området ända till Örebro och Linköping, en sträcka på över 20 mil. Om Göteborgsregionens hade definierats med samma avstånd hade stora delar av

Jönköpings län ingått i paketet för Göteborgsregionen. Detta görs dock inte utan Göteborgsregionen definieras geografisk mycket snävare.

De åtgärder som föreslogs i delredovisningen *”Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021”* upprepas även i denna utredning. I Jönköpings län finns det en föreslagen investeringsåtgärd på Jönköpingsbanan

- Sandhem-Nässjö (samtidig infart och hastighetsanpassning).

Det som genomsyrar utredningen är det stora fokus på generella åtgärder enligt fyrstegsprincipens första steg. De nyinvesteringar som föreslås är därför få. I Jönköpings län anges förutom redan nämnda Sandhem-Nässjö endast en åtgärd *”fler körfält mellan vissa trafikplatser i bland annat Jönköping”*.

I utredningen finns en intressant notering kopplat till godstrafiken *”det finns några enstaka gamla enkelspåriga banor som kan vara intressanta att titta närmare på för att öka kapaciteten i godstrafiken. Framför allt sträckan Nässjö–Halmstad och vidare genom Hallandsås och godsstråket genom Skåne skulle kunna vara ett avlastningsalternativ för Södra stambanan. För att den banan ska nå godtagbar standard krävs elektrifiering, införande av fjärrblockering och ATC, översyn av plankorsningar och bärighet. Inlandsbanan skulle också möjligen kunna ha en funktion för avlastning och omledning av godstransporter vid störningar. En översiktlig analys bör göras för att kartlägga vad som skulle krävas, till exempel när det gäller bärighet”*.

Tyvärr återfinns denna åtgärd inte i något av de olika åtgärds paketerna.

Brister år 2025

I utredningen konstateras att många av dagens brister kommer att bestå eller förvärras till år 2025. För Jönköpings län konstateras bland annat att *”Bristerna för persontrafiken mellan södra Sverige och Stockholm kommer att kvarstå på grund av begränsningar på Södra stambanan. Det beror på både ökad godstrafik och ökad regional persontrafik som kommer i konflikt med snabbtågstrafiken.”*.

Inom vägsystemet antas trängselproblemen generellt bli små, vilket är naturligt med de utgångspunkter som utredningen har.

Det som inte kommer fram i detta sammanhang är de allvarliga brister på länets vägnät som inte klassas som kapacitetsbrister exempelvis trafiksäkerhet och långa restider som omöjliggör pendling.

Vi anser därför att det i arbetet inför kommande infrastrukturproposition är viktigt att aspekter som säkerhet och samhällsutveckling analyseras lika grundligt som har gjorts kring kapacitetsproblematiken.

I utredningen konstateras bristerna i infrastrukturen försvåra utvecklingen av regionens arbetsmarknader.

”Pendlingsmöjligheterna till de större städerna i Småland kommer även 2025 i många fall att vara alltför bristfälliga. Detta är angeläget att åtgärda för att fler ska få tillgång till differentierade arbetsmarknader”.

Då dessa perspektiv inte har fått genomslag i utredningens åtgärds paket anser vi att dessa perspektiv på ett tydlig sätt måste lyftas fram och ges stort utrymme i slutrapporten.

Behov av ytterligare åtgärder

Regionförbundet och Landstinget anser att det finns en stor potential till fortsatt utveckling och tillväxt i Jönköpings län. Med rätt infrastrukturinvesteringar skulle länets med sitt strategiska läge och unika näringslivsstruktur kunna ge ett stort bidrag till landets samlade tillväxt.

Regionförbundet och Landstinget anser därför att det bör utformas ett järnvägs paket för Jönköpings län, baserat på fyrstegsprincipens förhållningssätt. Ett sådant paket har även diskuterats med Trafikverket region syd.

Jönköpingspaketets innehåll bör vara:

- De investeringsåtgärder på Jönköpingsbanan som föreslogs i första delrapporten, Sandhem-Nässjö (samtidig infart och hastighetsanpassning).
- Järnvägen Värnamo-Vaggeryd-Jönköping/Nässjö (Y:et) upprustas med fjärrstyrning/fjärrblockering, bättre mötesmöjligheter och hastighetshöjande åtgärder samt elektrifieras, även sträckan Värnamo-Halmstad åtgärdas.
- Nödvändiga triangelspår anläggs på sträckorna Värnamo- Jönköping, Vaggeryd- Nässjö, Nässjö- Falköping och Värnamo- Alvesta

Med de åtgärder som föreslås i Jönköpingspaketet ges möjligheter att utöka både gods- och persontrafiken på järnväg. För länstrafiken är detta av avgörande betydelse inte minst när det gäller att koppla samman länet med kringliggande regioner. Exempelvis diskuteras en utvidgning av trafiken med Öresundstågen till Jönköping vilket kräver kapacitetsåtgärder i enlighet med ovan nämnda Jönköpingspaket.

Hastighetshöjande åtgärder mellan Jönköping och Värnamo är nödvändiga för en attraktiv och konkurrenskraftig pendlingstrafik mellan länets två största orter. Det är för länets utveckling ytterst angeläget att dessa åtgärder slutförs före 2020.

Elektrifiering av samma bana är nödvändig av flera skäl som minskad klimatpåverkan och ökning av båda person- som godstrafiken.

Kollektivtrafikmyndigheten i Jönköping i samverkan med angränsande län överväger olika utvecklingsstrategier avseende nya linjer på banan. Dessa är helt avhängiga av att elektrifiering sker inom de närmaste 10 åren

Att Trafikverket föreslår en utbyggnad av E4 förbi Ljungby i Kronobergs län är mycket positivt även om målstandarden bör vara motorväg.

Att den jämförbara sträckan på riksväg 40 delen Ulricehamn-Jönköping inte anses få några kapacitetsbrister till år 2050 anser Regionförbundet vara mycket märkligt. Sträckan har redan idag trafikmängder över 10.000 fordon per dygn och

med den prognostiserade ökningen är det angeläget att redan idag planera för motorväg.

En utbyggnad av motorväg på sträckan Ulricehamn-Jönköping skulle även innebära att den felande länken för att få en sammanhängande motorväg mellan Stockholm och Göteborg åtgärdas.

Det är i detta sammanhang även viktigt att upprepa de slutsatser och synpunkter som lämnades i samband med remissen av den första delrapporten.

I rapporten *"Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag till lösningar för åren 2012-2021"* skriver Trafikverket att: *"åtgärder som syftar till att effektivisera driften av infrastrukturen föreslås finansieras genom riksgäldsupplåning. Kostnader för avskrivning och låneränta kan vid denna typ av investering täckas genom sänkta drift- och förvaltningskostnader"*.

Att införa fjärrstyrning på sträckan Nässjö/Jönköping-Värnamo är en åtgärd som företagsekonomiskt betalar sig på mindre än 15 år.

Regionförbundet och Landstinget anser att fjärrstyrning och elektrifiering av sträckan Nässjö/Jönköping-Värnamo bör ingå bland de åtgärder som ska finansieras genom riksgäldsupplåning. Ytterligare sträckor där fjärrstyrning bör införas är Nässjö-Vetlanda och Nässjö-Eksjö-Oskarshamn. För att öka trafiken på sträckan Nässjö-Vetlanda måste bättre mötesmöjligheter åstadkommas.

I sammanhanget bör även de regionala vägarnas betydelse lyftas fram. I många relationer finns ingen järnvägsförbindelse vilket innebär att transporter och resor på väg är enda alternativet. Även om kapacitetsbristerna i denna del av transportsystemet är till synes små bör åtgärder på dessa vägar lyftas fram för att skapa ett robust och tillförlitligt transportsystem i hela landet.

Bengt Dahlqvist
Regionstyrelsens ordf

Annika Larsson
Regiondirektör

Håkan Jansson
Landstingsstyrelsens
ordförande

Agneta Jansmyr
Landstingsdirektör

Regionala utvecklingsdelegationen §§ 54-67

Tid: 2012-03-19 Kl.13.00-16.30

Plats: Landstingets kansli, sal A

§ 57 *Yttrande till Trafikverket över kapacitetsutredningen*

R 4712 Yttrandet ska avges av Regionförbundet och Landstinget gemensamt. Utkastet till remissyttrandet går igenom och diskuteras.

Utkastet har varit uppe i Regionförbundets arbetsutskott och innefattar de synpunkter som Länstrafiken lämnat.

Beslut

Regionala utvecklingsdelegationen beslutar

att ordföranden kontaktar Regionstyrelsens ordförande med följande synpunkter:

det är viktigt att framhålla att Landstinget är Regional kollektivtrafikmyndighet, de prioriteringar som ska lyftas ska vara tydliga, prognosen för befolkningstillväxten behöver förklaras och strukturen i yttrandet bör vara tydligare samt

att det slutgiltiga yttrandet ska skickas ut till delegationens medlemmar före beslut i Landstingsstyrelsen.

Utdrag:Landstingsstyrelsen

Vid protokollet

Lena Bohman Hjelmstedt

Justeras

Rune Backlund

Anders Pansell

Rätt utdraget,
Intygar

Lena Sandqvist