



REGIONFÖRBUNDET
JÖNKÖPINGS LÄN

Datum
2013-03-20

Antal sidor
1(3)

Kraftsamling för järnvägsutveckling i Jönköpings län

Bakgrund

Jönköpings län är en järnvägsregion med ett strategiskt läge mitt i södra Sverige. I det regionala utvecklingsprogrammet konstateras att *"Jönköpings län har ett strategiskt läge mellan de tre storstadsregionerna, där vägar, järnvägar och flygplats knyts ihop"* och bilden av ett järnvägslän förstärks av att hela 65 av länets ca 80 tätorter har järnvägsanknytning. Verkligheten är dock den att stora delar av länets järnvägar har låg standard och bristande kapacitet.

I den regionala utvecklingsstrategin (RUS) och andra strategiska dokument uttrycks därför ett bestämt behov och en tydlig prioritering att höja standarden och kapaciteten på länets järnvägar för att utveckla såväl person- som godstrafik.

I länstrafikens regionala kollektivtrafikförsörjningsprogram som antogs av Landstingsfullmäktige hösten 2012 anges målet om en resande ökning med 60 % till 2025 jämfört med 2011. Detta skall bland annat uppnås genom att resor med tågtrafiken ska fördubblas. I trafikförsörjningsprogrammet konstateras att en sådan resandeökning kräver utökat trafikutbud och attraktivare restider jämfört med nuvarande och förutsätter därför investeringar i järnvägsinfrastrukturen. I programmet konstateras även att *"för att få dessa statliga investeringar till stånd torde länet behöva avsätta ekonomiska medel i länstransportplanen eller på annat sätt medverka till finansieringen"*.

Mot denna bakgrund är det beklämmande att konstatera att i nuvarande långsiktiga investeringsplaner för perioden 2010-2021 finns inga planerade investeringar i länets järnvägssträckor.

Länets aktörer har därför gemensamt kraftsamlat för att få till stånd satsningar i samband med framtagandet av nya långsiktiga infrastrukturplaner för perioden 2014-2025, bl.a. i ett gemensamt remissyttrande över Trafikverkets kapacitetsutredning och vid seminarier under hösten 2012. Den högst prioriterade banan är Jönköpingsbanan. Under många år har länet gjort stora ansträngningar för att få till stånd åtgärder på denna bana. I övrigt prioriterar länet Y:et (Vaggerydsbanan och HNJ-banan delsträckan Värnamo - Nässjö) och nästa steg är att åtgärda resterande sträcka av HNJ-banan (Värnamo - Halmstad).

I detta sammanhang må också påpekas att regionen är mycket angelägen om att fördjupande studier igångsätts för klarläggande och aktualisering av markreservat för en framtida järnvägsförbindelse mellan Borås och Linköping via Jönköping.

I kapacitetsutredningen som är ett viktigt underlag i arbetet med nya planer för perioden 2014-2025 belystes bristerna på Jönköpingsbanan på ett mycket tydligt sätt, införandet av samtidig infart och hastighetshöjning var nya åtgärder som Trafikverket föreslog för genomförande i närtid. I kapacitetsutredningen fanns tyvärr inga föreslagna åtgärder för att ta itu med övriga brister på Y:et förutom en skrivning om att *"åtgärder som syftar till att effektiv-*



sera driften av infrastrukturen föreslås finansieras genom riksgäldsutlåning”, förslaget fick dock inte gehör hos regering eller riksdag.

Förslag till åtgärder

Trafikverket har analyserat järnvägsnätet i Jönköpings län i en idéstudie (Järnvägen i Jönköpings län, Idéstudie februari 2012) där standard, kapacitetsutnyttjande och förväntad framtida trafikering på samtliga banor i länet beskrivs. I studien konstaterades att de tre högst prioriterade åtgärderna var samtidig infart och höjd hastighet på Jönköpingsbanan, fjärrstyrning Y:et samt höjd hastighet mellan Vaggeryd och Värnamo.

Efter det fördjupades analysen i en studie som fokuserade på Jönköpingsbanan och Y:et (Jönköpingsbanan och Y:et, Idéstudie september 2012) där konkreta åtgärdsförslag beskrevs.

I arbetet med Nationell plan för perioden 2014-2025 har Trafikverket grupperat åtgärderna i etapplösningar. Dessa åtgärder konkurrerar med andra projekt och brister i hela landet om det ekonomiska utrymmet och en plats i det slutliga förslaget av Nationell plan för 2014-2025.

De åtgärder som föreslås är:

Jönköpingsbanan

Etapp 1		Etapp 2	
Samtidig infart	90 mkr	Trespårsstation Forserum	60 mkr
Hastighetshöjning 160 km/h	100 mkr	Mötesspår Huskvarna-Forserum	100 mkr
Sammanlagt	190 mkr	Sammanlagt	160 mkr

Etapp 1 föreslås genomföras så tidigt som möjligt och etapp 2 under planens andra halva. Åtgärderna har en hög prioritet och kommer fullt ut finansieras genom den nationella planen.

Y:et

Etapp 1 (möjlig produktion 2015)		Etapp 2	
Fjärrblockering	145 mkr	Elektrifiering av Y:et eller Värnamo-Jönköping inkl. ny järnväg mot Tenhult samt ökad kapacitet och hastighet	1 500 mkr
Hastighetshöjning Värnamo-Vaggeryd 140 km/h	25 mkr		
Mötesstation Hörle	30 mkr		
Växel för norrgående trafik Båråmo	33 mkr		
Uppgradering industrispår Båråmo	33 mkr		
Sammanlagt	266 mkr	Sammanlagt	1 500 mkr

Åtgärderna fjärrblockering och hastighetshöjning kommer att genomföras med start 2015 och övriga åtgärder i etapp 1 är möjliga att genomföra samtidigt. I Trafikverkets idéstudie i september 2012 framgår att den uppskattade besparingseffekten av att utföra åtgärderna vid



samma tillfälle uppgår till drygt 16 %, vilket motsvarar en kostnadsreducering med 16 mkr. Etapp 2 kräver fortsatt utredning och behandlas som en namngiven brist för att säkerställa ett ekonomiskt utrymme i den nationella planen. Den totala kostnaden är en grov uppskattning.

Finansiering av föreslagna åtgärder

Trafikverket har på ett tidigt stadium signalerat att om elektrifieringen av Y:et ska komma med i den nationella planen behövs en betydande medfinansiering. Motsvarande behov har inte uttryckts för åtgärderna på Jönköpingsbanan.

För Etapp 1 på Y:et har Trafikverket säkerställt finansieringen av åtgärderna fjärrblockering och hastighetshöjning Värnamo-Vaggeryd vilket kommer att genomföras med start 2015. Att samtidigt skapa mötesstationer i Hörle och Båramo innebär en kapacitetshöjning på banan samtidigt som man uppnår synergier och minskar störningarna på trafiken. Finansieringen av dessa två mötesstationer ryms dock inte i den nationella planen.

För etapp 2 av Y:et krävs det en tydlig utfästelse från länet om att bidra till finansieringen, vilket kan ske genom medel ur den Regionala transportplanen och från kommuner och lands-ting/region. Trafikverkets bedömning är att genomförandet av etapp 2 på Y:et kommer kräva en regional sam-/medfinansiering i storleksordningen 1/3 av den totala kostnaden.

Regionförbundets ställningstagande

För att få till stånd de investeringar som krävs för att utveckla trafiken på länets järnvägar föreslår Regionförbundets infrastrukturberedning att Regionstyrelsen beslutar att

- Att meddela Trafikverket att Regionförbundet förutsätter att samtliga föreslagna åtgärder på Jönköpingsbanan kommer med och finansieras i den Nationella planen.

Att med stöd av ovanstående skrivelse meddela Trafikverket att:

- Mötesstationerna i Hörle och Båramo skall byggas samtidigt som fjärrblockering och hastighetshöjning på sträckan införs samt att finansieringen av dessa sker genom den Regionala transportplanen med bidrag från kommun och/eller landsting.
- Länet är mycket angeläget om att etapp 2 på Y:et genomförs så tidigt som möjligt och länet är berett att bidra till finansieringen.
- Trafikverket att i nära samråd med berörda kommuner och Regionförbund bör påbörja fördjupade studier för klarläggande över markreservat för en framtida järnvägsförbindelse mellan Borås – Linköping via Jönköping.